1 | т 72
1864 | N=5

Акт № 3

~~1737~~

ПРОВЕРЕНА
1962 г.

Проверена 56 г.

ПРОВЕРЕНА-58

Проверено-85

# МОРСКОЙ

# СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

**Томъ LXXII**

Центральная Н.-Морская БИБЛИОТЕКА
БИБЛИОТЕКА Ц. В.-М. МУЗЕЯ
65660
2644.

**№ 5**

**Май**

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1864

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства
С.-Петербургъ, 1 Мая 1864

# ОГЛАВЛЕНІЕ

## № 5 Морскаго Сборника.

---

## I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА


*Стран.*

Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству . . . . . 1
Высочайшія награды . . . . . 7
Приказы управляющаго морскимъ министерствомъ . . . . . 19
Циркуляры департаментовъ: инспекторскаго. . . . . 47
» » гидрографическаго . . . . . 52


## II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ


Объ убыткахъ, принятыхъ на счетъ казны въ 1864 году по кораблестроительному департаменту. . . . . 1
Объ освидѣтельствованіи судоваго имущества на корабляхъ «Цесаревичъ» и «Синопъ». . . . . 3
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ за границей:
Рапорты командира фрегата «Олегъ», капитана 2 ранга Андреева. . . . . 4
Рапортъ командующаго корветомъ «Рында», лейтенанта Басаргина. . . . . 7
Рапортъ командира клипера «Абрекъ», капитана 2 ранга Пилкина. . . . . 9
Рапортъ командира фрегата «Пересвѣтъ», капитанъ-лейтенанта Копытова. . . . . 14
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи. . . . . 16
Вѣдомость капиталамъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства. 17

## III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ

*Стран.*

**О сталелитейномъ производствѣ.** Кор. мор. артил. подпоручика Колчака. . . . . 1

**О значеніи нейтральныхъ государствъ Западной Европы.** Пер. М. М. Владимірскаго. . . . . 27

**По вопросу о примѣненіи рекрутскаго набора къ интересамъ земства и флота и объ учрежденіи морскаго резерва.** Капитанъ-лейтенанта Ѳ. Чернопольскаго. . . . . 57

**Шведскія школы торговаго мореплаванія.** Х. Вольдемара. . . . . 63

**Англійская артиллерія.** . . . . . 87

**Цѣпные канаты.** Д. Леонтьева. . . . . 109

**Извѣщенія о погодѣ и штормовые сигналы адмирала Фицроя.** В. Иванова и Н. Тресковскаго. . 121

**Извлеченіе изъ отчета с.-петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба.** . . . . . 137

**О пальбѣ съ корабля по невидимой комендорами цѣли.** Изъ сочин. лейтенанта Лéваля Traité pratique de l'Artillerie Navale. Часть I. (въ особомъ приложеніи) . . . . . 1—224

### СМѢСЬ.

О новомъ способѣ исправлять поврежденныя суда. И. фонъ-Шанца. . . . . 1

Еще нѣсколько словъ о пользѣ соленія деревянныхъ судовъ. И. фонъ-Шанца. . . . . 4

Нѣсколько возраженій на «соображеніе о постройкѣ южной желѣзной дороги». И. Ш. . . . . 7

О крушеніяхъ и несчастныхъ случаяхъ у береговъ Великобританіи въ 1862 году и у береговъ Россіи въ 1863 году. 16

## СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

### 1. КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

*Стран.*

**Петербургъ.** Вскрытіе Невы и несчастія, причиннныя на рѣкѣ ледоходомъ. — Проэктъ г-на Тарасенко-Отрѣшкова объ изысканіи средствъ для очищенія петербургскихъ каналовъ.—Сборъ съ пароходныхъ пристаней.—Нѣсколько замѣтокъ о невскомъ бичевникѣ.—Наши и иностранные законы объ аваріяхъ, бодмереяхъ и пр. . . . . 1

**Кронштадтъ.** Выборъ старшинъ въ клубѣ.—Назначеніе судовъ въ плаваніе въ нынѣшнемъ году. — Предполагаемое газовое освѣщеніе кронштадтскихъ улицъ. . . . . 10

**Ростовъ на Дону.** Зимнѣее житье-бытье въ Ростовѣ.—Паденіе его отпускной торговли въ нынѣшнемъ году. — Новая библіотека и количество экземпляровъ всѣхъ журналовъ, получаемыхъ въ Ростовѣ. . . . . 11

### 2. БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

**I. Спускъ однобашенныхъ 2-хъ пушечныхъ броненосныхъ лодокъ Вѣщунъ и Колдунъ.** . . . . . 1

**II. Сравненіе башень капитана Кольза и капитана Эриксона.** 4

**III. Извѣстія объ иностранныхъ броненосцахъ:** Щитъ англійскаго броненоснаго фрегата *Lord-Warden*.—Проба броненоснаго фрегата *Achilles*. — Машины американскаго броненосца *Dunderberg*.—Проба плитъ французской и англійской выдѣлки.—Неуязвимая броня.—Разныя извѣстія. . . . . 21

### 3. ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Сравнительные опыты въ Англіи, надъ орудіями Армстронга и Витворта.—Извѣстія объ итальянскомъ фрегатѣ *Re Galantuomo*.—Попытка конфедератовъ взорвать американскій фрегатъ *Minnesota*.—Проба барказа съ двумя винтами. — Новый временной руль Эванса.—Разныя извѣстія. . . . . 1

## КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ

*Стран.*

Исторія русскаго флота.—Періодъ Азовскій. С. Елагина. *В. М.* 1
По поводу «Описанія обороны Севастополя», составленнаго подъ руководствомъ ген.-адъют. Тотлебена. *Леонида Ухтомскаго.* . . . . . 8
Репсольдовъ кругъ, хронометры, хронометрическая экспедиція 1859 г. П. Смыслова, съ 18 чертежами . . . . . 13
Четвертый выпускъ «Медицинскихъ прибавленій къ Морскому Сборнику». . . . . 16
Семейные вечера, Дѣтскій журналъ, въ двухъ отдѣлахъ, для старшаго и младшаго возраста. . . . . 18
Новыя книги. . . . . 19

## ПРИЛОЖЕНІЯ.

Лоцманскія замѣтки.

Объявленіе отъ книжнаго магазина Базунова.

Четыре политипажныхъ чертежа къ отдѣлу: Броненосное судостроеніе и одинъ къ Заграничной хроникѣ.

# I.

# РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

## ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

### О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 511. С.-Петербургъ, 23 марта 1864.

**ПРОИЗВОДЯТСЯ:** *за выслугу лѣтъ и по экзамену:* въ прапорщики: изъ кондукторовъ, корпуса инженеръ-механиковъ Николай **Осетровъ**, со старшинствомъ съ 16-го мая 1863 года; изъ унтеръ-офицеровъ: бывшаго 4-го ластоваго экипажа: Василій **Игнатьевъ**, Николай **Кораблевъ**, Максимъ **Никифоровъ** и бывшей арсенальной № 6-го роты Петръ **Романенко**, — всѣ четыре съ зачисленіемъ по портовымъ экипажамъ.

**НАЗНАЧАЮТСЯ:** командирами вновь формируемыхъ флотскихъ экипажей: капитаны 1-го ранга: Александръ **Давыдовъ 1-й**,—1-го каспійскаго; Иванъ **Рудневъ 1-й**,—1-го черноморскаго сводnаго; капитаны 2-го ранга: Николай **Макухинъ**, — 2-го черноморскаго сводnаго; Александръ **Остолоповъ 1-й**, — 2-го каспійскаго,—послѣдній командующимъ симъ экипажемъ; капитанъ-лейтенанты: Степанъ **Дрониnъ**, командиромъ астраханскаго портоваго экипажа, съ зачисленіемъ по флоту; командиръ транспорта «Гилякъ» Адольфъ **Энквистъ**, командиромъ корвета «Гридень».

**ПЕРЕВОДИТСЯ**, корпуса флотскихъ штурмановъ кондукторъ Николай **Елизовъ**, въ с.-петербургскій портовый экипажъ, съ производствомъ въ прапорщики.

**УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ**, членъ государственнаго совѣта генералъ-адъютантъ, адмиралъ баронъ **Фонъ-Врангель 1-й**, для поправленія разстроеннаго здоровья, въ Эстляндскую губернію и за границу, съ 1-го апрѣля сего года на одинадцать мѣсяцевъ.

**УВОЛЬНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ:** *за болѣзнію:* лейтенантъ Алексѣй **Матафтинъ** и корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Константинъ **Окуневъ 2-й**, подпоручикомъ.

**ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ,** *умершіе:* членъ адмиралтействъ-совѣта, состоявшій по гвардейскому экипажу, адмиралъ **Казинъ 1-й**, лейтенанты: Авраамъ **Сиренко 1-й**, и гвардейскаго экипажа Николай **Мендель**.

№ 512. С.-Петербургъ, 30 марта 1864.

**НАЗНАЧАЕТСЯ,** капитанъ 1-го ранга Григорій **Майдель** командиромъ фрегата «Дмитрій Донской».

**УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ,** корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Владиміръ **Ивановъ 4-й**, для излеченія болѣзни, за границу, на три мѣсяца.

№ 513. С.-Петербургъ, 6 апрѣля 1864.

**ПРОИЗВОДЯТСЯ:** *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ прапорщики: корпуса морской артиллеріи кондукторъ Михаилъ **Манакуловъ**, со старшинствомъ съ 17-го февраля сего года; кронштадтской госпитальной роты унтеръ-офицеръ Войцѣхъ **Каниговскій**, съ назначеніемъ состоять по адмиралтейству.

**УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ:** адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, капитанъ-лейтенантъ князь Эсперъ **Ухтомскій 1-й**, на пять мѣсяцевъ; лейтенантъ гвардейскаго экипажа Александръ **Рембелинскій**, за болѣзнію, на четыре мѣсяца,—оба за границу.

**УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ,** *за болѣзнію*, николаевскаго портоваго экипажа, капитанъ Иванъ **Васильевъ 1-й**, маіоромъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

**ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ,** *умершій*, мичманъ Николай **Барабанщиковъ**.

№ 514. С.-Петербургъ, 13 апрѣля 1864.

**ПРОИЗВОДЯТСЯ:** изъ полковниковъ, въ генералъ-маіоры: состоящій по резервному флоту, числящійся по портовымъ экипажамъ Василій **Безумовъ**, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ прапорщики: корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ Василій **Голубцовъ**, съ зачисленіемъ по артиллерійскимъ ротамъ.

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА,** лейтенанту Леонтію **Иванову 6-му**, для излеченія болѣзни, за границею, по 15-е іюня сего года.

**УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ,** исправляющій должность начальника штаба командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, капитанъ 2-го ранга Василій **Давыдовъ 5-й**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи и за границу, на шесть мѣсяцевъ.

исключается изъ списковъ, *умершій*, лейтенантъ Иванъ Эстландеръ.

— Государь Императоръ, осмотрѣвъ 10-го числа сего апрѣля, въ залахъ Зимняго Дворца, произведенныя въ 1863 году гидрографическія, гравировальныя и литографическія работы, изволилъ остаться весьма довольнымъ удовлетворительнымъ исполненіемъ этихъ работъ, за что объявляетъ искреннюю Свою признательность управляющему морскимъ министерствомъ, генералъ-адъютанту Краббе, Монаршую благодарность директору гидрографическаго департамента, контръ-адмиралу Зеленому и Высочайшее благоволеніе генералу, штабъ и оберъ-офицерамъ, въ означенныхъ работахъ участвовавшимъ.

№ 515. С.-Петербургъ, 19 апрѣля 1864.

производятся: *за отличіе по службѣ:* изъ генералъ-маіоровъ, въ генералъ-лейтенанты: корпуса инженеровъ морской строительной части: начальникъ строительнаго управленія морскаго министерства и предсѣдатель строительнаго техническаго комитета Роде и членъ строительнаго техническаго комитета и техническаго комитета главнаго инженернаго управленія Заржецкій,—оба съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ.

Изъ капитановъ 1-го ранга, въ контръ-адмиралы: вице-директоръ инспекторскаго департамента Платонъ Воеводскій 3-й, съ оставленіемъ въ должности; флигель-адъютантъ Его Императорскаго Величества Алексѣй Бутаковъ 2-й, съ назначеніемъ въ Свиту Его Величества,—оба со старшинствомъ на основаніи Всемилостивѣйшаго манифеста 18-го февраля 1762 года.

Изъ подковниковъ, въ генералъ-маіоры: комендантъ форта Императоръ Петръ I-й, состоящій по корпусу морской артиллеріи, Евфимъ Акимовъ, съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; членъ строительнаго техническаго комитета, корпуса инженеровъ морской строительной части Степанъ Федоровъ 1-й, съ оставленіемъ въ должности.

Изъ капитанъ-лейтенантовъ, въ капитаны 2-го ранга, адъютантъ инспекторскаго департамента Левъ Свѣшниковъ 3-й, съ оставленіемъ въ должности.

*По линіи:* изъ мичмановъ, въ лейтенанты: Алексѣй Абашевъ, Спиридонъ Гунаропуло, Павелъ Гертнеръ, князь Константинъ Гагаринъ и Александръ Корниловъ 4-й.

Корпуса морской артиллеріи, *за отличіе по службѣ:* изъ капитановъ, въ подполковники: начальникъ артиллерійской части с.-петербургскаго порта Федоръ Чечель; помощникъ предсѣдателя коммисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ и членъ морскаго ученаго комитета, состоящій по артиллеріи гвардейскаго экипажа Робертъ Мус-

**селіусъ**,—оба съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ. Изъ подпоручиковъ, въ поручики, Владиміръ **Свенторжецкій**. Изъ прапорщиковъ, въ подпоручики, Михаилъ **Конокотинъ**.

Корпуса флотскихъ штурмановъ, *за отличіе по службѣ*: изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны: Федоръ **Спиридоновъ**. Изъ поручиковъ, въ штабсъ-капитаны, Михаилъ **Поспѣловъ**. Изъ подпоручиковъ, въ поручики: Павелъ **Зазыбинъ 3-й**.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ, *за отличіе по службѣ*, изъ прапорщиковъ, въ подпоручики, Александръ **Мордвиновъ 2-й**.

Корпуса инженеръ-механиковъ: *за выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ) со старшинствомъ, изъ подпоручиковъ, въ поручики: Иванъ **Нужновъ**, съ 10-го марта сего года; Константинъ **Латтъ**, съ 31-го марта сего года; изъ прапорщиковъ, въ подпоручики: Вильгельмъ **Рудольфъ** и Иванъ **Ивановъ 1-й**,—оба съ 2-го февраля сего года.

Корпуса инженеровъ морской строительной части: *за отличіе по службѣ*: изъ подполковниковъ, въ полковники: начальникъ строительной части въ с.-петербургскомъ портѣ Романъ **Гершельманъ**, съ оставленіемъ въ должности. Изъ капитановъ, въ подполковники: Гавріилъ **Тюринъ** и Федоръ **Бондаревскій**. Изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны: Евфимъ **Кузьминъ**, Александръ **Павловъ**, Иванъ **Гофштетеръ** и Мартынъ **Бородатовъ**.

Артиллерійскихъ ротъ, *за отличіе по службѣ*: изъ подполковниковъ, въ полковники: Крестьянъ **Гейнеманъ**, съ назначеніемъ комендантомъ форта Императоръ Петръ I-й и съ зачисленіемъ по корпусу морской артиллеріи. Изъ подпоручиковъ, въ поручики: Николай **Гориновъ**.

Портовыхъ экипажей, *за отличіе по службѣ*: изъ маіоровъ, въ подполковники: Гавріилъ **Мазитовъ** и Николай **Слычковъ**. Изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны: Николай **Щенсновичъ** и Степанъ **Шумовъ**. Изъ поручиковъ, въ штабсъ-капитаны, Иванъ **Егоровъ**.

Состоящій по адмиралтейству, *за отличіе по службѣ*, въ капитаны, штабсъ-капитанъ Сергѣй **Саламатинъ**.

**НАЗНАЧАЕТСЯ**, адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, гвардейскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Дмитрій **Арсеньевъ**, состоять при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Сергіѣ Александровичѣ, съ отчисленіемъ отъ должности адъютанта и съ оставленіемъ въ гвардейскомъ экипажѣ.

**ПЕРЕВОДЯТСЯ**: члены коммисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, состоящіе по артиллерійскимъ ротамъ: штабсъ-капитанъ Александръ **Плотниковъ 1-й** и подпоручикъ Дмитрій **Карякинъ**, оба въ корпусъ

морской артиллеріи, съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ.

— Государь Императоръ объявляетъ особую Монаршую Свою признательность предсѣдателю морскаго генералъ-аудиторіата, адмиралу **Епанчину 2-му**, за отлично-усердное исполненіе особо-возлагавшихся на него порученій.

## О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 427. С.-Петербургъ, 23 марта 1864.

**производятся**, *за выслугу лѣтъ со старшинствомъ*: изъ 10-го класса, въ титулярные совѣтники: содержатель по артиллерійской части **Трошинъ**, съ 5-го іюня 1859 года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: писарь бывшаго 44-го флотскаго экипажа **Семеновъ**, съ назначеніемъ коммисаромъ въ астраханскій портовый экипажъ.

**увольняется отъ службы**, *за болѣзнію*, смотритель магазиновъ каменно-угольнаго сорта при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, титулярный совѣтникъ **Денисовъ**, съ мундиромъ.

№ 428. С.-Петербургъ, 30 марта 1864.

**опредѣляется въ службу**, отставной коллежскій ассесоръ **Сычкарь**, въ канцелярію начальника артиллерійской части кронштадтскаго порта, помощникомъ дѣлопроизводителя, съ 13 марта сего года.

**увольняется въ отпускъ**, старшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи морскаго министерства, въ званіи камеръ-юнкера двора Его Величества, коллежскій ассесоръ **Мицкевичъ**, для излеченія болѣзни, за границу, по первое августа сего года.

**исключаются изъ списковъ**, *умершіе:* младшій судовой врачъ 6-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Красовскій**, и содержатель стараго и новаго такелажа въ астраханскомъ портѣ, IX класса **Сахаровъ**.

№ 429. С.-Петербургъ, 6 апрѣля 1864.

**производятся** *за выслугу лѣтъ со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ, въ статскіе совѣтники: дѣлопроизводители управленій: строительнаго **Борисовъ**, и медицинскаго **Вакуловскій**,—оба съ 1 апрѣля сего года. Изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари: чиновникъ для усиленія средствъ канцеляріи начальника коммисаріатской части въ николаевскомъ портѣ **Петровъ**, съ 10-го марта сего года; содержатели при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ с. петербургскомъ портѣ: **Семеновъ** и **Вагинъ**,—оба съ

24 февраля сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, писарь артиллерійскаго управленія **Ивановъ**, съ назначеніемъ въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ онаго управленія.

**опредѣляются въ службу:** уволенный за штатомъ, коллежскій ассесоръ **Меркурьевъ**, въ коммисаріатскій департаментъ, въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ онаго департамента; отставной губернскій секретарь **Васильевъ**, въ экспедицію, учрежденную при морскомъ министерствѣ для ревизіи матеріальной отчетности, чиновникомъ для усиленія средствъ этой экспедиціи, съ 27-го минувшаго марта.

**увольняются отъ службы:** *по домашнимъ обстоятельствамъ*: помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части с. петербургскаго порта, титулярный совѣтникъ **Кантоpовъ**; переводчикъ канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта, губернскій секретарь **Васильевъ**.

**исключаются изъ списковъ:** *умершіе*: губернскіе секретари: учитель музыки хора музыкантовъ николаевскаго порта, **Солоповъ**, и содержатель по шхиперской части въ 3-мъ флотскомъ экипажѣ **Чирковъ**.

№ 430. С.-Петербургъ, 13 апрѣля 1864.

**производятся за выслугу лѣтъ:** *со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники: начальникъ портоваго архива въ Кронштадтѣ **Соснинъ**, съ 1-го апрѣля сего года. Изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники: младшій дѣлопроизводитель временной коммисіи, учрежденной для окончанія дѣлъ и счетовъ черноморскаго вѣдомства, **Крутиковъ**, съ 1-го марта сего года. Содержатель по артиллерійской части **Мерчанскій**, съ 24-го февраля сего года. Изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, шкиперъ 2-го черноморскаго сводnаго флотск. экипажа **Доманскій**, съ 24-го февраля сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, писарь бывшаго 4-го ластоваго экипажа **Емельяновъ**, съ увольненіемъ отъ службы.

**опредѣляется въ службу**, отставной губернскій секретарь **Константиновъ**, въ коммисію военнаго суда николаевскаго порта, чиновникомъ для усиленія средствъ оной.

**переводится**, состоящій при особенной канцеляріи по кредитной части министерства финансовъ, надворный совѣтникъ **Нѣмчиновъ**, въ морское вѣдомство, съ назначеніемъ помощникомъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части с. петербургскаго порта.

**УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ** *за болѣзнію*, старшій врачъ с. петербургскаго портоваго экипажа, надворный совѣтникъ **Зубъ**, съ мундиромъ.

**ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ**, *умершій*, дѣлопроизводитель конторы севастопольскаго порта, надворный совѣтникъ **Пендраковскій**.

№ 431. С.-Петербургъ, 19 апрѣля 1864.

**ПРОИЗВОДЯТСЯ**, *за отличіе по службѣ*: изъ коллежскихъ, въ статскіе совѣтники: дѣлопроизводитель управленія флота генералъ-аудитора **Васильевъ**; изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники, временно исправляющій должность управляющаго экспедиціею для ревизіи матеріальной отчетности морскаго вѣдомства **Ковалевскій**, съ утвержденіемъ въ должности.

— Государь Императоръ объявляетъ Монаршее Свое благоволеніе чиновнику особыхъ порученій V класса при управляющемъ морскимъ министерствомъ, дѣйствительному статскому совѣтнику **Яневичу-Яневскому**, за отлично-усердное исполненіе особо-возложенныхъ на него порученій.

---

## ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

### ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ,

**въ 11-й день марта 1864 года.**

**ОРДЕНА:**

За труды при возведеніи укрѣпленій въ Николаевѣ и Керчи:

Содержателю артиллерійскихъ магазиновъ, арсенала и пушечнаго двора въ Николаевѣ, титулярному совѣтнику Герасиму **Колтаеву**. . . . . Орд. Св. Станислава 3-й ст.

въ 16-й день марта 1864 года.

За труды при перевозкѣ сухопутныхъ войскъ въ 1863 году по Волгѣ отъ саратовскихъ пристаней до Нижняго Новгорода:

Находящимся на службѣ въ пароходномъ обществѣ «Кавказъ и Меркурій»:

Капитанъ-лейтенантамъ:

Владиміру **Кишкину**. . . . . Орд. Св. Анны 3-й степ.

Алексѣю **Токмачеву 2-му**. . . . . } Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Лейтенанту Сергѣю **Протопопову 2-му**. . . }

**въ 19 день апрѣля 1864 года.**

Управляющему морскимъ министерствомъ, генералъ-адъютанту Его Величества, вице-адмиралу **Краббе**. . . . . Орд. Бѣлаго орла.

Вице-адмираламъ:

Членамъ Адмиралтействъ-совѣта:

**Фонъ Шанцу 1-му**. . . . . Орд. Св. Владиміра 2 ст.

**Истомину 1-му** . . . . . Орд. Бѣлаго орла.

Членамъ Морскаго генералъ-аудиторіата:

**Завойка** . . . . . Орд. Св. Анны 1 ст. съ Императорскою короною и мечами.

**Нахимову 1-му**. . . . . Орд. Св. Станис. 1 ст.

Контръ адмираламъ:

Главному командиру астраханскаго порта и военному губернатору г. Астрахани **Воеводскому 1-му** . . . . . Орд. Св. Анны 1 ст. съ мечами.

Директору кораблестроительнаго департамента **Воеводскому 2-му**. . . . . Орд. Св. Анны 1 ст.

Директору инспекторскаго департамента, свиты Его Величества князю **Голицыну**. . Орд. Св. Станис. 1 степ.

Второму кронштадтскому коменданту **Кузнецову 1-му**. . . . . Орд. Св. Станис. 1 степ.

Младшему флагману каспійской флотиліи **Микрюкову** . . . . . Орд. Св. Станис. 1 степ.

Членамъ комитетовъ: Морскаго ученаго и кораблестроительнаго техническаго:

**Лихачеву** . . . . . Орд. Св. Станис. 1 степ. съ мечами.

Состоящему при Его Императорскомъ Высочествѣ Генералъ-Адмиралѣ **Лисянскому** . Орд. Св. Станис. 1 степ.

Генералъ-маіорамъ:

Директору канцеляріи морскаго министерства, Свиты Его Величества **Грейгу** . . . Орд. Св. Анны 1 ст.

Начальнику штурманскаго училища **Зеленому** . . . . . } Орд. Св. Стан. 1 степ.

Строителю доковъ въ Кронштадтѣ, корпуса инженеровъ морской строительной части барону **Тизенгаузену**. . . . . }

Флота генералъ-штабъ-доктору, тайному совѣтнику **Розенбергеру**. . . . . Орд. Св. Анны 1 степ.

Дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникамъ:

Флота генералъ-аудитору **Глѣбову** . . . .
Начальнику медицинской части въ кронштадтскомъ портѣ и главному доктору кронштадтскаго морскаго госпиталя **Лангу**. . . — Орд. Св. Станис. 1 степ.

Состоящему по морскому министерству, въ званіи камергера, **Мухортову** . . . . . — Орд. Св. Владиміра 3 степ.

Начальнику архива морскаго министерства **Чубинскому** . . . . . — Орд. Св. Анны 2 степ.

Гидрографическаго департамента:

Корпуса флотскихъ штурмановъ:

Старшимъ производителямъ работъ чертежной, штабсъ-капитанамъ:

Николаю **Гривцову** . . . . . .
Василію **Петрову 3-му**. . . . . — Орд. Св. Анны 3 степ.

Младшему производителю работъ чертежной, подпоручику Петру **Карандашеву 2-му**. — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Кораблестроительнаго департамента:

Лейтенантамъ:

Состоящему въ должности чиновника особыхъ порученій при кораблестроительномъ департаментѣ, числящемуся по флоту Николаю **Авсову** . . . . . .
Младшему помощнику дѣлопроизводителя, состоящему по флоту, Андрею **Васильеву 2-му**. — Орд. Св. Анны 3 ст.

Состоящему при департаментѣ, корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручику Александру **Боярскому**. . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Артиллерійскаго управленія:

Корпуса морской артиллеріи:

Подполковнику Сергѣю **Попову 2-му** . . — Орд. Св. Станис. 2 ст.

Помощнику начальника чертежной, подпоручику Алексѣю **Попову 4-му** . . . . . — Орд. Св. Станис. 3 с.

Кораблестроительнаго техническаго комитета:

Члену комитета, корпуса инженеръ-механиковъ, капитану Діего **Эшапару** . . . . — Орд. Св. Анны 3 ст.

Младшему производителю работъ при чертежной, корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручику Сергѣю **Сухотину**. . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Морскаго ученаго комитета:

Дѣлопроизводителю, состоящему по флоту, капитану 2-го ранга Сергѣю **Елагину**. . . — Орд. Св. Влад. 4 ст.

Прикомандированному къ комитету, корпуса флотскихъ штурмановъ поручику Николаю **Коргуеву 2-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Прикомандированному къ комитету, для занятій по редакціи Морскаго Сборника, состоящему по флоту лейтенанту Александру **Корнилову 2-му**. . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ мечами.

Инспекторскаго департамента:

Адъютанту, состоящему по флоту капитанъ-лейтенанту Григорію **Губчицу** . . . . . Орд. Св. Анны 2 ст.

Прикомандированному къ департаменту, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитану Степану **Петрову**. . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Старшему помощнику дѣлопроизводителя, состоящему по адмиралтейству, штабсъ-капитану Михаилу **Ляпину** . . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Членамъ строительнаго техническаго комитета, инженеръ-полковникамъ:

Николаю **Гора**. . . . . Орд. Св. Анны 2 ст. съ Императорскою короною и мечами.

Готлибу **Мартынову**. . . . . Орд. Св. Анны 2 ст. съ Императорскою короною.

Морскаго кадетскаго корпуса:

Капитанамъ 2-го ранга:

Инспектору классовъ Алексѣю **Епанчину 3-му** . . . . . Орд. Св. Анны 2 ст.

Преподавателю 3-го рода Николаю **Тыртову 1-му** . . . . . } Орд. Св. Станис. 2 ст.

Капитанъ-лейтенантамъ:

Ивану **Степанову 3-му**. . . . . }

Николаю **Ханыкову 1-му**. . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Преподавателю 3-го рода, коллежскому совѣтнику Николаю **Севастьянову** . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Штурманскаго училища:

Инспектору классовъ, состоящему по флоту, капитану 2-го ранга Ивану **Тыртову 2-му**. Орд Св. Анны 2 ст.

Казначею, полиціймейстеру и экономку, штабсъ-капитану Андрею **Трике** . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Командиру 3-й роты, поручику Андрею **Митуричу** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Инженернаго и артиллерійскаго училища:

Инспектору классовъ, корпуса корабельныхъ инженеровъ полковнику Николаю **Божерянову**. Орд. Св. Анны 2 ст.

Учителю 3-го рода, корпуса корабельныхъ инженеровъ поручику Константину **Голынскому**. . . . . } Орд. Св. Станис. 3 ст.

Исправляющему должность адъютанта и казначея, состоящему по портовымъ экипажамъ, поручику Федору **Прокофьеву 2-му** . }

Старшему врачу, статскому совѣтнику Фердинанду **Ланге** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ Императорскою короною.

Гвардейскаго экипажа:

Состоящему при Ихъ Императорскихъ Высочествахъ Великихъ Князьяхъ Александрѣ Александровичѣ и Владимірѣ Александровичѣ, капитану 1-го ранга Георгію **Боку**. . . . Орд. Св. Влад. 4 ст.

Лейтенантамъ:

Владиміру **Барташевичу 2-му** . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Экипажному адъютанту, Александру **Бехтѣеву** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Капитанамъ 1-го ранга:

Командирамъ флотскихъ экипажей:

8-го, Василію **Вечеслову** . . . . . Орд. Св. Влад. 3 ст.

11-го, Александру **Андрееву 1-му** . . . Орд. Св. Анны 2 ст съ Императорскою короною.

Состоящему въ причисленіи къ 8-му флотскому экипажу, капитанъ-лейтенанту Валеріану **Вицкому** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Состоящему въ должности адъютанта при завѣдывающемъ морскими командами въ С.-Петербургѣ, лейтенанту 8-го экипажа, командиру парохода «Ладога», Алексѣю **Костину 2-му** . . . . . Ор.. Св. Станис. 2 ст.

Лейтенантамъ,

8-го флотскаго экипажа:

Михаилу **Томара**. . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Константину **Мокріевичу**. . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Якову **Зайцеву** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Помощнику начальника военно-морскаго гимнастическаго заведенія, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручику Ивану **Афонасьеву 3-му**. . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Статскимъ совѣтникамъ:

Старшему врачу с.-петербургскаго портоваго экипажа, Семену **Петрашевскому** . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Врачу кадра постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ с.-петербургскаго порта, Валентину **Каменецкому** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ Императорскою короною.

Младшему врачу 11-го флотскаго экипажа, коллежскому ассесору Николаю **Вишнякову**. Состоящему при завѣдывающемъ морскими командами въ С.-Петербургѣ, въ должности аудитора, титулярному совѣтнику Михаилу **Петрову** . . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

С.-Петербургскаго порта:

Завѣдывающему кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, капитану 1-го ранга Николаю **Вейсу 1-му**. . . . . — Орд. Св. Анны 2 ст. съ Императорскою короною.

Младшему помощнику капитана надъ портомъ, капитанъ-лейтенанту Николаю **Колокольцеву 2-му** . . . . . — Орд. Св. Станис. 2 ст.

Старшему инженеръ-механику, штабсъ-капитану Ильѣ **Семенову 1-му** . . . . . — Орд. Св. Станис. 2 ст.

Состоящимъ при чертежной инспектора кораблестроительныхъ работъ,

Штабсъ-капитанамъ:

Корпуса корабельныхъ инженеровъ Владиславу **Чису** . . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Корпуса инженеръ-механиковъ Александру **Нестерову** . . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Подпоручикамъ:

Корпуса корабельныхъ инженеровъ:

Александру **Розинскому** . . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Помощнику судостроителя Николаю **Михайлову 3-му** . . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Корпуса инженеръ-механиковъ, состоящему при портѣ, Ивану **Нѣлову**. . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Такелажмейстеру, состоящему по портовымъ экипажамъ, подполковнику Степану **Мустафьеву**. . . . . — Орд. Св. Станис. 2 ст.

Дѣлопроизводителю канцеляріи начальника строительной части, инженеръ-штабсъ-капитану Никитѣ **Лифантьеву**. . . . . — Орд. Св. Влад. 4 ст.

Смотрителю морскихъ казенныхъ зданій въ С.-Петербургѣ, состоящему по адмиралтейству, маіору Николаю **Хорну** . . . . . — Орд. Св. Станис. 3 ст.

Непремѣнному ассесору коммисіи военнаго суда, капитанъ-лейтенанту Аркадію **Шипунову** . . . . . — Орд. Св. Анны 3 ст.

Членамъ коммиссіи для производства морскихъ артиллерійскихъ опытовъ,

Корпуса морской артиллеріи

Поручикамъ:

Филарету **Орѣхову** . . . . . } Орд. Св. Анны 3 ст.
Павлу **Анисимову** . . . . . }

Калинковскаго морскаго госпиталя:

Смотрителю госпиталя, состоящему по портовымъ экипажамъ, подполковнику Андреяну **Левину** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Коллежскимъ ассесорамъ:

Младшему ординатору, лекарю Александру **Казину** . . . . . } Орд. Св. Станис. 3 ст.
Управляющему аптекою, провизору Густаву **Бастиху** . . . . . }

Кронштадтскаго порта:

Капитанамъ 1-го ранга:

Командирамъ флотскихъ экипажей:

2-го, Михаилу **Тиролю 1-му**. . . . . Орд. Св. Влад. 3 ст. съ мечами.

6-го, Василію **Филиппову 1-му** . . . . Орд. Св. Влад. 3 ст.

7-го, Августу **Стаалю 1-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 с. съ Императорскою короною.

9-го, Александру **Веймарну** . . . . . Орд. Св. Анны 2 ст.

Командиру кронштадтскаго портоваго экипажа барону Карлу **Клодту 1-му** . . . . Орд. Св. Станис. 2 с. съ Императорскою короною.

Начальнику коммисаріатской части Николаю **Давыдову 2-му**. . . . . } Орд. Св. Влад. 3 ст.
Смотрителю кронштадтскаго морскаго госпиталя, состоящему по адмиралтейству, полковнику Ивану **Комаровскому** . . . . . }

Младшему помощнику капитана надъ портомъ, капитану 2-го ранга Кириллу **Пасынкову** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ Императорскою короною.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ:

Полковнику Павлу **Мордвинову 1-му** . . Орд. Св. Анны 2 ст.

Старшему судостроителю, капитану Николаю **Базанову** . . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Состоящему въ чертежной инспектора кораблестроительныхъ рѣботъ, поручику Михаилу **Ласскому**. . . . . } Орд. Св. Станис. 3 ст.
Завѣдывающему артиллерійскою механическою мастерскою, корпуса инженеръ-механиковъ штабсъ-капитану Василью **Миронову**. . . }

Находящемуся въ вѣдѣніи капитана надъ портомъ при промѣрѣ по углубленію кронштадтскихъ гаваней, корпуса флотскихъ штурмановъ капитану Павлу **Вагнеру 1-му** . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Смотрителю и мастеру пильнаго завода, состоящему по портовымъ экипажамъ, капитану Николаю **Лангамеру** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Флотскихъ экипажей:

1-го, капитанъ-лейтенанту Павлу **Левину**.

Лейтенантамъ:

1-го, Николаю **Завалишину 2-му** . . .

4-го, Николаю **Вулизмѣ** . . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

6-го, Степану **Фомичеву** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

7-го, Петру **Стронскому 2-му** . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

9-го, Петру **Шишмареву 2-му** . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Командующему 1-мъ учебнымъ морскимъ экипажемъ и школою писарей и содержателей, состоящему по портовымъ экипажамъ, маіору Ивану **Агибину**. . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Старшему врачу кронштадтскаго портоваго экипажа, коллежскому совѣтнику Александру **Макарову**. . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ Императорскою короною.

Ревельскаго порта:

Корпуса флотскихъ штурмановъ:

Дѣлопроизводителю канцеляріи директора маяковъ и лоціи Балтійскаго моря, штабсъ-капитану Зиновію **Худынцову** . . . . . Орд. Св. Анны 3-й ст.

Исправляющему должность командира Домеснесскаго плавучаго маяка, поручику Адольфу **Галю** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Помощнику командира Ревельстейнскаго плавучаго маяка, подпоручику Николаю **Акимову 3-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Ревельской портовой роты, штабсъ-капитану Василію **Зылеву**. . . . . .

Состоящему при лифляндскомъ, эстляндскомъ и курляндскомъ генералъ-губернаторѣ, для особыхъ порученій, капитану 1-го ранга барону Отто **Будбергу**. . . . . Орд. Св. Анны 2 ст.

Командиру 1-го каспійскаго флотскаго экипажа, капитану 1-го ранга Александру **Давыдову 1-му**. . . . . Орд. Св. Влад. 3 ст.

Астраханскаго порта:

Начальнику коммисаріатской части, капитану 1-го ранга Павлу **Бухвостову** . . . Орд. Св. Анны 2 ст. съ Императорскою короною.

Дежурному штабъ-офицеру штаба главнаго командира, капитану 2-го ранга Павлу **Ристори** . . . . . Орд. Св. Анны 2 ст. съ мечами.

Начальнику строительной части, инженеръ-капитану Александру **Козловскому**. . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Судостроителю бакинскаго порта, корпуса корабельныхъ инженеровъ штабсъ-капитану Александру **Делобелю**. . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

Черноморскаго вѣдомства:

Капитанамъ 1-го ранга:

Капитану надъ николаевскимъ портомъ Петру **Карпову 1-му** . . . . . Орд. Св. Анны 2 ст. съ Императорскою короною.

Презусу коммисіи военнаго суда въ Николаевѣ, Ивану **Кушакевичу** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Командиру николаевскаго портоваго экипажа Сергѣю **Загорянскому-Киселю** . . . Орд. Св Станис. 2 ст. съ Императорскою короною и мечами.

Младшему помощнику капитана надъ портомъ, капитану 2-го ранга Михалу **Юрьеву 1-му**. . . . . Орд. Св. Анны 2 ст.

Директору ремесленной школы въ Николаевѣ, капитанъ-лейтенанту Александру **Христофорову** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ Императорскою короною.

Лейтенанту 1-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа Александру **Волосову 2-му**.
Корпуса инженеръ-механиковъ:
Поручику Ивану **Шведову**. . . . .
Подпоручику Ивану **Федосѣеву** . . . . } Орд. Св. Станис. 3 ст.

Смотрителямъ морскихъ госпиталей:

Въ Николаевѣ—капитану 2-го ранга Авиву **Перекомскому** . . . . . Орд. Св. Анны 2 ст. съ мечами.

Въ Севастополѣ—состоящему по портовымъ экипажамъ штабсъ-капитану Антону **Горенко**.
Состоящему на службѣ въ русскомъ обществѣ пароходства и торговли, корпуса флотскихъ штурмановъ капитану Григорію **Кутитонскому**. . . . . } Орд. Св. Станис. 2 ст.

За гидрографическія работы:

Начальнику съемки и промѣра Ладожскаго озера, корпуса флотск. штурмановъ, штабсъ-капитану Александру **Андрееву 1-му**. . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ Императорскою короною.

Состоящему при съемкѣ и промѣрѣ Каспійскаго моря, лейтенанту Николаю **Филипову 3-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Корпуса флотскихъ штурмановъ:

Штабсъ-капитану Константину **Маргасову 2-му** . . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Состоящему въ распоряженіи гидрографическаго департамента капитану Павлу **Таранцову 1-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Командиру винтовой шкуны «Секстанъ», капитанъ-лейтенанту 6-го экипажа Федору **Шульцу 1-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Находящимся въ кругосвѣтномъ плаваніи:

Корвета «Калевала»:

Лейтенантамъ 6-го флотскаго экипажа:

Владиміу **Верховскому 1-му** . . . . .
Константину **Назимову 4-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.
Бывшему въ кругосвѣтномъ плаваніи Александру **Де-Ливрону 2-му** . . . . . .

По ходатайству Его Императорскаго Высочества, командующаго кавказскою арміею, за службу у кавказскихъ береговъ:

Капитанъ-лейтенантамъ, командирамъ винтовыхъ шкунъ:

«Саукъ-Су», 1-го черн. св. эк. Николаю **Шевякову 2-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст. съ Императорскою короною и мечами.
«Редутъ-Кале», 2-го черн. св. эк. Афанасію **Іеромузи** . . . . . .

Корпуса флотскихъ штурмановъ, подпоручику Акександру **Сонцову 1-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст. съ мечами и бантомъ.

Аральской флотиліи:

Помощнику начальника флотиліи, капитанъ-лейтенанту Михаилу **Усову 2-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Командующему пароходомъ «Сыръ-Дарья», корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитану Николаю **Казакову 1-му** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Корпуса инженеръ-механиковъ:

Капитану Александру **Синкони** . . . . . Орд. Св. Станис. 2 ст.

Поручику Василью **Алексѣеву** . . . . . Орд. Св. Анны 3 ст.

Врачу аральской флотской роты, надворному совѣтнику Захару **Васильеву** . . . . Орд. Св. Станис. 3 ст.

**ПОДАРКИ:**

| | |
|---|---|
| Вице-директору гидрографическаго департамента, адъютанту Е. И. В. Генералъ-Адмирала, состоящему по гвардейскому экипажу, капитану 1 ранга Алексѣю **Горковенко 2-му**<br>Начальнику экспедиціи для съемки и промѣра Каспійскаго моря, капитану 1 ранга Николаю **Ивашинцову** . . . . . . . . . . | Подарки по чинамъ, съ вензеловымъ изображеніемъ имени Его Величества. |

**АРЕНДА:**

| | |
|---|---|
| Бывшему начальнику аральской флотиліи, флигель-адъютанту, капитану 1-го ранга Алексѣю **Бутакову 2-му**, съ производствомъ въ контръ-адмиралы (по манифесту) и съ назначеніемъ въ Свиту Его Величества . . . . | Аренда въ 1500 руб., на 12 лѣтъ. |

**ДЕНЬГИ:**

Серебромъ.

Младшему помощнику дѣлопроизводителя гидротрафическаго донартамента, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитану Семену **Самохвалову** . . . . , . . . . . 250 руб.

С.-Петербургскаго порта:

Младшему помощнику капитана надъ портомъ, капитану 1-го ранга Федору **Гагману** . . . . . . . . . . . . 550 —

Корпуса инженеръ-механиковъ:

Состоящему при портѣ для механическихъ приспособленій по желѣзному судостроенію на Галерномъ островкѣ, поручику Ивану **Колобнину** . . . . . . . . . . . . 250 —

Завѣдывающему механическими работами въ устроенной въ новомъ адмиралтействѣ мастерской для желѣзнаго судостроенія прапорщику Петру **Окуневу 1-му** . . . . . 200 —

Начальнику коммисаріатской части, коллежскому совѣтнику Эдуарду **Штритеру** . . . . . . . . . . . . . . 550 —

Гвардейскаго экипажа казначею, нестроевой полуроты сего экипажа, капитану Сергѣю **Кокошкину** . . . . . 200 —

Флотскихъ экипажей:

11-го, старшему офицеру броненосной батареи «Не тронь меня», лейтенанту Ивану **Повалишину 2-му** . . . . . 200 —

8-го, старшему врачу, надворному совѣтнику Рудольфу **Кребелю** . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 450 —

8-го, Коммисару-казначею, провинціальному секретарю Николаю **Федорову** . . . . . . . . . . . . . . . . 150 —

Лекарскому помощнику, коллежскому регистратору Петру **Иванову** . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 150 —



65660 2644. Арх6.2503
...ительная П.-Морская ... библиотека

С.-Петербургскаго портоваго экипажа:

Командиру экипажа, капитану 1-го ранга Павлу **Степанову 1-му** . . . . . 400 руб.

Капитанамъ:

Ротному командиру Василью **Михау** . . . . . 150 —

Состоящему въ должности адъютанта Евдокиму **Симбирскому** . . . . . 150 —

Морскаго кадетскаго корпуса преподавателю 3-го рода, надворному совѣтнику Павлу **Гейлеру**. . . . . 225 —

Кронштадтскаго порта:

Завѣдывающему судами третьяго разряда, капитану 1-го ранга Дмитрію **Зигури**. . . . . 400 —

Командиру лондонскаго плавучаго маяка, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщику Николаю **Чехову** . . . 200 —

Состоящему при окончательной отдѣлкѣ корвета «Варягъ», корпуса корабельныхъ инженеровъ, кондуктору Алексѣю **Алексѣеву** . . . . . 150 —

Кронштадтскаго портоваго экипажа, поручикамъ:

Андрею **Дубровскому** . . . . . 100 —

Александру **Александрову 2-му** . . . . . 100 —

Ревельскаго флотскаго полуэкипажа капитану 1-го ранга Леонтію **Гарнаку** . . . . . 500 —

Смотрителю казенныхъ зданій въ Севастополѣ, губернскому секретарю Анисиму **Лазареву** . . . . . 100 —

По ходатайству Его Императорскаго Высочества, командующаго кавказскою арміею, за службу у кавказскихъ береговъ:

флотскихъ экипажей лейтенантамъ:

2-го черн. сводн., старшему офицеру винтов. корвета «Кречетъ», Владиміру **Палеологу 3-му** . . . . . 200 —

1-го черном. сводн. эк., флагъ-офицеру при начальникѣ сухумской морской станціи, Павлу **Фрусевичу** . . . . . 200 —

## ПРИКАЗЫ

## УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 39. С.-Петербургъ, 13 марта 1864.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему въ 9-й день сего марта, Высочайше повелѣть соизволилъ: штабъ-офицерамъ, назначеннымъ начальниками отрядовъ флотиліи на внутреннихъ озерахъ Финляндіи, во время пребыванія ихъ съ командами на берегу, предоставить права экипажныхъ командировъ по наложенію дисциплинарныхъ взысканій и по наряду при ввѣренныхъ имъ командахъ дисциплинарнаго суда, съ утвержденіемъ приговоровъ онаго, сообразно тому, какъ предоставлены такія же права 43 § положенія объ охраненіи воинской дисциплины и о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, распространеннаго и на морское вѣдомство приказомъ моимъ 20-го августа 1863 года № 129, командирамъ баталіоновъ и дивизіоновъ, находящимся, по распоряженію начальства, съ отдѣльною какою либо частію въ особой командировкѣ.

№ 40. С.-Петербургъ, 17 марта 1864.

**производится**, корпуса инженеръ-механиковъ унтеръ-офицеръ Алексѣй **Тюринъ**, *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ кондукторы того же корпуса.

**зачисляется на дѣйствительную службу**, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, лейтенантъ Готлибъ **Рейнъ**.

— Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по пограничной стражѣ въ 6-й день сего марта, кронштадтскаго портоваго экипажа поручикъ Андріянъ **Ивановъ 4-й**, переведенъ въ оную стражу и назначенъ отряднымъ офицеромъ въ курляндскую бригаду.

№ 41. С.-Петербургъ, 18 марта 1864.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, Высочайше соизволилъ утвердить прилагаемое при семъ положеніе о неспособныхъ нижнихъ чинахъ морскаго вѣдомства, взамѣнъ положенія 1849 года.

При этомъ Высочайше повелѣно:

1) Распространить новое положеніе о неспособныхъ на всѣхъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, за исключеніемъ лишь лицъ, которыя, въ случаѣ неспособности къ службѣ, подчиняются особымъ существующимъ для нихъ законоположеніямъ, какъ-то: а) юнкеровъ, унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ изъ дворянъ и вольноопредѣляющихся;

б) уроженцевъ Царства Польскаго, поступившихъ на службу по наборамъ, права коихъ на дворянство или на званіе вольноопредѣляющихся разрѣшены уже инспекторскимъ департаментомъ; в) нижнихъ чиновъ 1-го финскаго кадроваго экипажа; г) нижнихъ медицинскихъ чиновъ; г) унтеръ-офицеровъ, получающихъ, на основаніи существовавшихъ до 8-го сентября 1859 года законоположеній, третное и двухтретное офицерское жалованье, а съ того времени награждаемыхъ за отказъ отъ производства въ офицеры или классные чиновники жалованьемъ изъ 100 или 150 руб. въ годъ, и е) унтеръ-офицеровъ, выдержавшихъ, по выслугѣ опредѣленныхъ лѣтъ, экзаменъ для производства въ офицеры и ожидающихъ вакансій, съ предоставленіемъ унтеръ-офицерамъ, означеннымъ въ пунктахъ *д* и *е*, въ случаѣ увольненія за болѣзнями въ отставку прежде выслуги первыми права на пенсіи, а послѣднимъ, прежде производства, при неимѣніи способовъ къ пропитанію, поступать, буде пожелаютъ, на казенное содержаніе, на общемъ основаніи, какое опредѣлено вообще для неслужащихъ инвалидовъ.

2) Привести въ дѣйствіе новое положеніе со времени Высочайшаго онаго утвержденія, съ тѣмъ: а) чтобы нижніе чины, находящіеся въ безсрочномъ или временномъ отпускахъ, въ случаѣ поступленія въ госпитали или больницы, если окажутся неспособными III статьи, подчинялись настоящему положенію, т. е. увольнялись въ отставку установленнымъ порядкомъ, съ помѣщеніемъ кого будетъ слѣдовать на казенное содержаніе при командахъ внутренней стражи, или въ заведенія приказовъ общественнаго призрѣнія; но I и II статей неспособные безсрочно и временно отпускные нижніе чины, до призыва ихъ или до поступленія по собственному желанію на дѣйствительную службу, оставлялись въ тѣхъ же самыхъ отпускахъ, въ которые были уволены изъ командъ, и б) чтобы введенное въ положеніе правило, о зачетѣ бывшимъ, по неспособности, въ продолжительномъ отпуску, для излеченія болѣзней, одного года въ дѣйствительную службу, къ сроку выслуги опредѣленныхъ лѣтъ на безсрочный отпускъ и отставку, распространялось и на прошедшее время.

3) Утвержденіе слѣдующаго къ положенію руководства врачамъ при освидѣтельствованіи нижнихъ чиновъ въ неспособности, съ раздѣленіемъ самыхъ болѣзней на три категоріи, и измѣненіе онаго впослѣдствіи сообразно указаніямъ опыта и послѣдовательному усовершенствованію въ медицинѣ, предоставить власти управляющаго морскимъ министерствомъ, по заключеніямъ и представленіямъ медицинскаго морскаго управленія, какъ спеціальнаго морскаго учрежденія,—и

4) Равнымъ образомъ предоставить власти управляющаго морскимъ министерствомъ учрежденіе и послѣдовательное, въ случаѣ надобности, дополненіе и измѣненіе по представленіямъ инспекторскаго департамента особо слѣдующей къ положенію инструкціи воинскимъ начальникамъ, съ изложеніемъ въ оной всѣхъ тѣхъ частныхъ мѣръ, которыя необходимы для правильнаго и единообразнаго по всѣмъ учрежденіямъ морскаго вѣдомства примѣненія на практикѣ общихъ правилъ, указанныхъ въ положеніи о неспособныхъ нижнихъ чинахъ.

Объявляю о семъ по морскому вѣдомству для надлежащаго руководства, съ тѣмъ, чтобы Высочайше утвержденное положеніе о неспособныхъ нижнихъ чинахъ, принято было къ исполненію тотчасъ по полученіи онаго въ управленіяхъ и командахъ.

## ПОЛОЖЕНІЕ

## О НЕСПОСОБНЫХЪ НИЖНИХЪ ЧИНАХЪ

### МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

### Глава I.

### О раздѣленіи неспособныхъ.

§ 1. Нижніе чины морскаго вѣдомства, сдѣлавшіеся, прежде выслуги опредѣленныхъ для отставки лѣтъ, по болѣзняиъ и увѣчьямъ неспособными къ продолженію службы, раздѣляются на три разряда и именуются неспособными I, II и III статей.

§ 2. Къ неспособнымъ I статьи принадлежатъ тѣ нижніе чины, которые неспособны къ строевой службѣ въ *гвардейскомъ* и *флотскихъ* экипажахъ, но могутъ продолжать службу въ нестроевыхъ должностяхъ сихъ экипажей и въ портовыхъ экипажахъ и ротахъ.

§ 3. Неспособными I статьи замѣщаются нестроевыя вакантныя должности во флотскихъ экипажахъ, къ которымъ неспособные принадлежатъ; за пополненіемъ вакансій остальные назначаются въ ближайшіе портовые экипажи или портовыя роты. Уравнительное распредѣленіе по портовымъ командамъ неспособныхъ, переданныхъ въ оныя, зависитъ уже отъ мѣстнаго морскаго начальства. Неспособные I статьи этихъ послѣднихъ командъ т. е. *портовыхъ* экипажей и ротъ, равно *артиллерійскихъ* и *госпитальныхъ* ротъ, оставляются при своихъ командахъ, но назначаются въ такія только должности и обязанности, которыя соотвѣтствуютъ ихъ силамъ.

§ 4. Къ неспособнымъ II статьи относятся тѣ нижніе чины, которымъ для возстановленія разстроеннаго здоровья необходимо увольненіе отъ служебныхъ занятій на болѣе или менѣе продолжительное

время. Они увольняются въ отпускъ для поправленія здоровья на сроки отъ *одного* года до *трехъ* лѣтъ, смотря по тому, сколько нужно времени для возстановленія здоровья сихъ людей.

§ 5. Къ неспособнымъ III статьи причисляются тѣ нижніе чины, которые отъ неизличимыхъ болѣзней и увѣчій сдѣлались навсегда неспособными ни къ какому роду службы. Они назначаются въ отставку, хотя бы ранѣе сроковъ, опредѣленныхъ по закону для отставки.

§ 6. Согласно раздѣленію неспособныхъ воинскихъ чиновъ на три статьи, подраздѣлены и болѣзни сихъ людей по прилагаемому при семъ «Руководству врачамъ» (*) также на три статьи.

§ 7. Неспособные II статьи увольняются въ отпуски: а) на собственное пропитаніе или содержаніе родственниковъ и б) на казенное содержаніе, если состояніе ихъ здоровья не дозволяетъ имъ нѣкоторое время снискивать пропитаніе своими трудами. Неспособные этой статьи назначаются въ отпуски или на родину, или въ другія мѣста жительства, по ихъ избранію, за исключеніемъ лишь мѣстностей, вредныхъ въ климатическомъ отношеніи, также С.-Петербурга, Москвы и Варшавы, съ такимъ разсчетомъ, чтобы срокъ отпуска оканчивался непремѣнно *весною* или *лѣтомъ*. При чемъ уроженцамъ столичныхъ городовъ, С.-Петербурга и Москвы, а равно тѣмъ нижнимъ чинамъ, у коихъ родственники или жены постоянно проживаютъ въ этихъ двухъ столицахъ и имѣютъ возможность предоставить имъ содержаніе, разрѣшается пользоваться отпускомъ и въ столицахъ, кромѣ однакожъ Варшавы.

§ 8. Неспособные III статьи, увольняемые въ отставку, могутъ избирать для жительства мѣста на родинѣ или внѣ оной, гдѣ пожелаютъ, съ назначеніемъ: а) на собственное пропитаніе или на попеченіе родственниковъ; б) на казенное содержаніе, съ причисленіемъ къ командамъ внутренней стражи тѣхъ, которые не имѣютъ средствъ и силъ снискивать пропитаніе, также родственниковъ, могущихъ принять ихъ на свое попеченіе, и в) въ заведенія приказовъ общественнаго призрѣнія и другія богоугодныя заведенія, на основаніи существующихъ для сихъ заведеній законоположеній, смотря по степени недуговъ и увѣчья.

## Глава II.

### О порядкѣ свидѣтельствованія неспособныхъ.

§ 9. Освидѣтельствованіе и назначеніе нижнихъ чиновъ въ неспособные производится во всякое время года, не стѣсняясь никакимъ срокомъ, по мѣрѣ въ томъ надобности, въ гвардейскомъ, флотскихъ и портовыхъ экипажахъ—экипажными командирами; въ отдѣль-

(*) Разослано при подлинномъ приказѣ. *Ред.*

ныхъ портовыхъ ротахъ—командирами портовъ; въ Архангельскѣ, Петровскѣ и Поти—капитанами надъ портами; на морскихъ станціяхъ въ Черномъ и Каспійскомъ моряхъ—начальниками станцій, буде въ семъ мѣстѣ нѣтъ экипажнаго командира или лица, равною властію съ нимъ относительно свидѣтельствуемыхъ нижнихъ чиновъ пользующагося; въ артиллерійскихъ ротахъ—начальниками артиллерійскихъ частей въ портахъ; въ госпитальныхъ ротахъ—смотрителями госпиталей: въ учебныхъ заведеніяхъ—начальниками сихъ заведеній; въ учрежденіяхъ морскаго министерства и портовыхъ управленіяхъ — начальниками сихъ учрежденій и управленій; въ кадрахъ мастеровыхъ и рабочихъ — завѣдывающими кадрами, — совмѣстно съ медицинскими чинами: въ *С.-Петербургѣ* съ помощникомъ флота генералъ штабъ-доктора, завѣдывающимъ с.-петербургскою медицинскою инспекціею, старшимъ врачемъ и однимъ изъ младшихъ врачей той команды, къ которой принадлежатъ свидѣтельствуемые нижніе чины; въ *главныхъ портахъ* съ начальниками медицинской части каждаго порта и также старшимъ и однимъ изъ младшихъ врачей тѣхъ командъ, къ которымъ принадлежатъ свидѣтельствуемые; во *всѣхъ остальныхъ мѣстахъ*, гдѣ, кромѣ врачей, состоящихъ при командѣ свидѣтельствуемыхъ, нѣтъ другихъ морскихъ врачей, должны быть приглашаемы военно-сухопутнаго и гражданскаго вѣдомствъ мѣстные врачи, изъ военныхъ госпиталей, или изъ гражданскихъ больницъ, или инспектора врачебныхъ управъ съ однимъ изъ младшихъ врачей военнаго или гражданскаго вѣдомства, гдѣ это возможно.

Подлежащіе назначенію въ неспособные нижніе чины, находящіеся на излеченіи въ *морскихъ госпиталяхъ*, свидѣтельствуются главными докторами госпиталей, совмѣстно съ палатнымъ ординаторомъ, пользовавшимъ предназначаемаго въ неспособные, и старшимъ врачемъ команды, къ которой принадлежитъ свидѣтельствуемый; въ случаѣ отсутствія старшаго врача команды, назначается для свидѣтельствованія другой старшій экипажный врачъ, а если и такого нѣтъ, то свидѣтельство производится главнымъ докторомъ и двумя ординаторами.

Если нижніе чины морскаго вѣдомства, по какому либо случаю, напримѣръ: при слѣдованіи сухопутно изъ одного порта въ другой, или во время нахожденія въ отпуску и т. п. заболѣютъ, подвергнутся ушибу или увѣчью и будутъ подлежать освидѣтельствованію въ неспособности къ службѣ, находясь въ такихъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ ни морскихъ госпиталей, ни морскаго начальства, свидѣтельствуются и назначаются въ неспособные на основаніи положенія военно-сухопутнаго вѣдомства, Высочайше утвержденнаго 7 сентября 1862 года.

О всѣхъ такихъ сообщается инспекторскому департаменту морскаго министерства для окончательнаго распоряженія.

§ 10. Для каждаго нижняго чина, назначаемаго въ неспособные, составляется, въ одномъ отдѣльномъ экземплярѣ, статейный списокъ, въ которомъ показывается: 1) званіе, имя, отчество и фамилія, также раны и штрафы, буде тѣ или другіе есть, съ означеніемъ экипажа или команды: 2) лѣта отъ роду; 3) время поступленія на службу; 4) откуда и изъ какого сословія поступилъ въ оную; 5) описаніе болѣзни, по коей признается неспособнымъ, на русскомъ языкѣ, прибавляя, буде нужно, и латинское ея названіе, съ ссылкою на «Руководство врачамъ»; 6) въ какую статью неспособныхъ опредѣляется и какое долженъ получить назначеніе, или оказался здоровымъ, и 7) куда именно долженъ быть отправленъ.

§ 11. Свѣдѣнія, указанныя въ первыхъ 4-хъ отдѣлахъ списка, составляются за подписью начальниковъ командъ, коимъ принадлежатъ неспособные, или госпитальнымъ начальствомъ которое заимствуетъ эти свѣдѣнія изъ билетовъ, съ коими неспособные поступили въ госпитальныя учрежденія. Свѣдѣнія, помѣщаемыя въ 5 и 6-мъ отдѣлахъ, съ указаніемъ: срока отпуска, на который неспособные II статьи должны быть уволены; губерніи, уѣзда и деревни, гдѣ неспособные II и III статей будутъ имѣть жительство; на собственное ли пропитаніе или на казенное содержаніе увольняются неспособные II и III статей, съ причисленіемъ къ командамъ внутренней стражи или къ помѣщенію неспособныхъ III статьи въ заведенія приказовъ общественнаго призрѣнія, а также за раною или контузіею перечисляется кто въ неспособные, или вслѣдствіе болѣзни, отъ раны и контузіи происходящей, и какой именно,—отмѣчаются старшимъ изъ свидѣтельствующихъ медиковъ, по взаимному согласію съ другими медиками, при свидѣтельствованіи находящимися, съ непосредственною ихъ отвѣтственностію за неправильность назначенія. Отмѣтки въ послѣднемъ отдѣлѣ списка о томъ, куда долженъ быть отправленъ неспособный на основаніи заключенія, даннаго медиками, дѣлаются воинскими начальниками, при коихъ освидѣтельствованіе производилось, и затѣмъ статейный списокъ по тремъ послѣднимъ его отдѣламъ утверждается подписью всѣхъ лицъ, свидѣтельствовавшихъ нижнихъ чиновъ.

*Примѣчаніе.* Въ случаѣ разногласія медиковъ въ опредѣленіи болѣзни, свидѣтельствуемые нижніе чины должны быть подвергнуты, въ теченіе времени, назначеннаго сими же медиками, испытанію въ ближайшемъ морскомъ или военномъ госпиталѣ или больницѣ, заключеніе которыхъ по испытаніи должно считаться окончательнымъ.

§ 12. По утвержденіи статейнаго списка, оный вносится въ особыя книги, ведомыя для сего, на случай справокъ, во всѣхъ командахъ

и учрежденіяхъ, въ коихъ производится свидѣтельствованіе нижнихъ чиновъ въ неспособности, *цѣликомъ*, съ обозначеніемъ: когда списокъ былъ составленъ и кѣмъ утвержденъ.

§ 13. Нижніе чины, признанные неспособными по освидѣтельствованіи въ своихъ командахъ, подлежащіе переводу, отпуску или отставкѣ, показываются въ убыли исключенными въ первой *третной* вѣдомости о перемѣнахъ, согласно приказа по морскому вѣдомству 9 августа 1863 года № 120, съ объясненіемъ сколько назначено: въ I статью и передано въ портовые экипажи и роты; сколько назначено во II статью, въ отпускъ и сколько въ III статью, въ отставку.

§ 14. Нижніе чины, по освидѣтельствованіи въ морскихъ госпиталяхъ и по признаніи ихъ неспособными, передаются съ статейнымъ и арматурнымъ списками, неспособные I статьи въ подлежащія команды, а неспособные II и III статей къ ближайшему начальству внутренней стражи и лицамъ, исполняющимъ ея обязанности, для отправленія этапнымъ порядкомъ по назначенію, въ статейныхъ спискахъ сдѣланному. Эти начальства обязаны подлинные статейные списки отправить по почтѣ къ начальству, въ вѣдѣніе коего люди назначены.

Госпитальное начальство, о переданныхъ во внутреннюю стражу нижнихъ чинахъ должно увѣдомлять именными списками, съ приложеніемъ копій съ статейныхъ списковъ, тѣ экипажи и команды, коимъ принадлежали люди переданные во внутреннюю стражу, для распоряженій объ отсылкѣ по принадлежности письменныхъ о нихъ свѣдѣній и ихъ денегъ и показанія въ числѣ убылыхъ.

*Примѣчаніе* 1. При отправленіи чиновъ изъ госпитальныхъ учрежденій должны быть выдаваемы всѣ тѣ вещи, съ которыми люди поступили въ госпитали, вмѣстѣ съ билетами, съ коими люди приняты въ госпитальныя учрежденія, съ надписью на этихъ билетахъ о выданныхъ людямъ вещахъ.

*Примѣчаніе* 2. При отправленіи неспособныхъ II и III статей изъ госпитальныхъ учрежденій по освидѣтельствованіи вообще наблюдается, что трудно больные, могущіе слѣдовать по назначенію только въ благопріятное время, равно одержимые значительными язвами или ранами, отправлялись тогда лишь, когда здоровье ихъ позволитъ или сами пожелаютъ безъ всякаго принужденія, а до того оставались въ госпитальныхъ учрежденіяхъ или передавались: въ губернскихъ городахъ—въ баталіоны внутренней стражи, а въ уѣздныхъ городахъ и крѣпостяхъ въ команды внутренней стражи, для продовольствія на счетъ казны, съ правомъ являться въ госпитали, лазареты и въ городскія больницы для медицинской помощи, и чтобы люди эти имѣли исправную одежду. При чемъ со стороны мѣстныхъ воинскихъ начальниковъ долженъ быть надзоръ за госпиталями, чтобы въ оныхъ не задерживались выздоровѣвшіе нижніе чины подъ предлогомъ невозможности отправиться по назначенію и чтобы одержимые заразительными болѣзнями оставались въ госпиталяхъ до совершеннаго выздоровленія.

§ 15. Главные командиры портовъ и командиръ сибирской флотиліи, въ главныхъ и подвѣдомственныхъ имъ второстепенныхъ портахъ и станціяхъ, должны имѣть постоянный надзоръ, какъ по отчетамъ, такъ и при личныхъ осмотрахъ, за правильнымъ перечисленіемъ нижнихъ чиновъ въ неспособные, съ принятіемъ надлежащихъ мѣръ къ устраненію замѣченныхъ упущеній и раскрытію причинъ увеличенія числа неспособныхъ и вообще по отступленію отъ положенія.

## Глава III.

### О неспособныхъ I статьи.

§ 16. Со времени исключенія изъ списочнаго состоянія экипажей и командъ, неспособные I статьи, распредѣляемые согласно 2 § сего положенія, должны уже именоваться не по прежнимъ командамъ, а по тѣмъ, въ которыя за неспособностію переводятся.

§ 17. Переводимые изъ своихъ командъ въ другія, неспособные I статьи, по удовлетвореніи всѣмъ слѣдуемымъ, передаются, на общемъ основаніи, съ именными и арматурными списками, и со всѣми прочими письменными о нихъ свѣдѣніями, на каждаго человѣка отдѣльно, вмѣстѣ съ собственными ихъ деньгами, къ начальству, въ вѣдѣніе коего назначены и которое, по принятіи людей и свѣдѣній, тотчасъ показываетъ неспособныхъ по своимъ срочнымъ свѣдѣніямъ.

*Примѣчаніе.* Означенныя письменныя свѣдѣнія составляютъ: а) статейные списки; б) послужные списки, а также подлинные рекрутскіе формуляры, на кого таковыя имѣются; в) арматурные списки; г) атестаты объ окончательномъ удовлетвореніи жалованьемъ, провіантомъ и приварочными деньгами; д) свидѣтельства о претензіяхъ нижнихъ чиновъ, если таковыя имѣютъ, на тѣ части, отъ которыхъ чѣмъ либо не были удовлетворены и за какое именно время, съ объясненіемъ, почему неудовлетворены и какія приняты мѣры къ удовлетворенію претензій.

§ 18. Неспособные I статьи нижніе чины при отправленіи по назначенію довольствуются въ пути обыкновеннымъ порядкомъ, за кормовыя деньги, по распоряженію начальниковъ командъ, на счетъ коммисаріатскаго департамента морскаго министерства, равно снабжаются аммуничными деньгами и вещами коммисаріатскаго довольствія изъ комплектнаго числа вещей, въ командахъ состоящихъ, всѣхъ тѣхъ сроковъ, какихъ они на переводимыхъ состоятъ:

Мундирными вещами слѣдующихъ наименованій: фуражками, мундирами, шароварами, галстухами, шинелями и шерстяными вязанными фуфайками.

Годовыми вещами всѣми сполна.

*Примѣчаніе* 1. Плечевые погоны оставляются въ прежнихъ экипажахъ; портовые же экипажи и роты по переводѣ въ нихъ неспособныхъ, требуютъ на переведенныхъ матеріалы для погоновъ изъ коммисаріатскаго департамента.

*Примѣчаніе* 2. Всѣ пуговицы при переводѣ замѣняются обтяжными.

Вмѣсто ранцевъ холщевыми мѣшками, если это понадобится, въ случаѣ назначенія къ отсылкѣ въ другой портъ, а равно и полушубками съ 1-го сентября по 1-е мая; тѣ и другіе пріобрѣтаются командами, изъ коихъ люди увольняются, на счетъ казны. Полушубки находившимся въ военныхъ госпиталяхъ и больницахъ неспособнымъ, при сухопутной отправкѣ, выдаются изъ мѣстныхъ баталіоновъ и командъ внутренней стражи и по прибытіи людей на мѣста назначенія отбираются и передаются въ команды внутренней стражи, гдѣ и записываются на приходъ по шнуровымъ книгамъ. Если же отправленіе неспособныхъ въ другой портъ производиться будетъ лѣтомъ, то отправлять ихъ водою средствами морскаго вѣдомства, буде представится къ тому возможность.

§ 19. Заболѣвающіе въ сухопутномъ пути неспособные I статьи получаютъ, на общемъ основаніи, обывательскія подводы на счетъ коммисаріатскаго департамента морскаго министерства; для пользованія они оставляются въ первомъ на пути слѣдованія госпитальномъ учрежденіи, подъ квитанціи, которыя этапными начальниками отправляются по начальству, въ вѣдѣніе коего люди слѣдовали и коему сообщается отъ госпитальныхъ учрежденій о смерти кого либо изъ сихъ людей.

§ 20. Жены и дѣти неспособныхъ I статьи нижнихъ чиновъ препровождаются вмѣстѣ съ ними, буде того пожелаютъ, и пользуются подводами во время пути, на томъ основаніи, какъ опредѣлено для семействъ безсрочно или временно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ, равно и кормовыми деньгами, на основаніи 52 пункта табели, приложенной къ 987 статьѣ св. воен. постан. час. IV, кн. III. Если же будутъ отправляемы водою на военныхъ судахъ, то должны довольствоваться согласно постановленій, объявленныхъ по морскому вѣдомству въ циркулярахъ 23 октября 1836 г. № 305 и 28 февраля 1849 г. № 886, т. е. производить морскую провизію, безъ вина, женамъ и дѣтямъ свыше 7 лѣтняго возраста въ полной, а дѣтямъ до 7 лѣтняго возраста въ половинной пропорціи, съ тѣмъ, чтобы никто изъ нихъ не имѣлъ насчетъ такихъ порцій или полупорцій заслуги, но получалъ продовольствіе изъ приготовленной вообще для нижнихъ чиновъ пищи.

## Глава IV.

### О неспособныхъ II статьи.

§ 21. Нижніе чины морскаго вѣдомства, признанные неспособными II статьи, удовлетворяются какъ аммуничными деньгами, такъ и одеждою, одинаково съ неспособными I статьи, съ тою лишь разни-

цею, что погоны и пуговицы оставляются на мундирной одеждѣ тѣ же самыя, какія на ней состоятъ, и по исключеніи изъ списковъ своихъ командъ установленнымъ порядкомъ, передаются въ ближайшія команды внутренней стражи для отправленія этапнымъ порядкомъ по назначенію, сдѣланному въ статейномъ спискѣ, т. е. къ командирамъ баталіоновъ внутренней стражи или къ начальникамъ командъ внутренней стражи, смотря по тому, въ губернскихъ ли городахъ или въ уѣздахъ люди эти будутъ имѣть жительство въ отпуску.

*Примѣчаніе.* Гдѣ именно расположены баталіоны внутренней стражи, и гдѣ команды внутренней стражи,—приложено при семъ въ концѣ особое свѣдѣніе (*).

§ 22. При такой передачѣ выдаются симъ людямъ на руки билеты на *зеленой* бумагѣ для отпуска, письменныя же о нихъ свѣдѣнія,—тѣ же, какія и о неспособныхъ I статьи,—изготовляемыя, на каждаго человѣка отдѣльно, отправляются благовременно, по почтѣ, къ начальству внутренней стражи, въ вѣдѣніе коего люди слѣдуютъ по назначенію.

*Примѣчаніе.* Въ билетахъ для отпуска должно быть показываемо: а) на какой срокъ, кто уволенъ въ отпускъ, считаемый со дня исключенія изъ экипажа или команды; б) гдѣ былъ свидѣтельствованъ и признанъ неспособнымъ и по какой именно болѣзни; в) въ какомъ именно городѣ, мѣстечкѣ, посадѣ, селѣ или деревнѣ долженъ проживать во время отпуска; г) къ какому времени долженъ явиться для переосвидѣтельствованія, и д) на собственное отъ родственниковъ и благотворителей пропитаніе уволенъ или на казенное содержаніе, съ причисленіемъ къ командѣ внутренней стражи и къ какой именно.

§ 23. Довольствіе неспособныхъ II статьи въ пути, помѣщеніе заболѣвающихъ въ госпиталяхъ и больницахъ, назначеніе подводъ немогущимъ идти пѣшкомъ, равно и семействамъ подводъ ихъ и кормовыхъ денегъ производится на томъ же общемъ основаніи, какъ установлено для неспособныхъ I статьи (§§ 18, 19 и 20).

§ 24. По прибытіи неспособныхъ II статьи по назначенію къ командирамъ баталіоновъ внутренней стражи или линѣйныхъ, исполняющихъ ея обязанности, равно къ другимъ подлежащимъ начальствамъ, люди эти распускаются въ назначенныя для жительства мѣста, и по полученіи о нихъ письменныхъ свѣдѣній окончательно причисляются, по принадлежности, къ баталіонамъ и командамъ для счета и помѣщенія, кого слѣдуетъ, на казенное содержаніе. Люди эти записываются въ алфавитномъ порядкѣ въ особую, или даже въ одну общую съ чинами военно-сухопутнаго вѣдомства шнуровую книгу, по усмотрѣнію начальства внутренней стражи, съ объясненіемъ въ ней: а) имени, отчества, фамиліи и откуда уволенъ; б) срока отпуска и къ какому времени долженъ явиться для переосвидѣтельствованія; в) гдѣ долженъ имѣть жительство, и г) дальнѣйшія перемѣны, какъ-то: перемѣна мѣста жительства, убыль

(*) Разослано при подлин. приказѣ. *Ред.*

возвращеніемъ на службу, или перечисленіемъ въ III статью неспособныхъ, или смертію, а также, если не явился для переосвидѣтельствованія, то почему и какія мѣры приняты къ его розысканію.

§ 25. Изъ времени, проведеннаго неспособными II статьи въ отпуску, зачитается въ дѣйствительную службу къ увольненію въ отставку, а по Аральской флотиліи и для уроженцевъ Царства Польскаго и въ безсрочный отпускъ, только *одинъ годъ*.

§ 26. Со дня прибытія неспособныхъ II статьи въ мѣста назначенія, люди эти не получаютъ уже отъ казны никакого довольствія до поступленія вновь на службу. Изъ сего исключаются только тѣ, которые по отмѣткѣ статейнаго списка должны быть помѣщены на казенное содержаніе, или такіе, кои во время самаго отпуска за болѣзнями не будутъ въ состояніи пропитывать себя собственными трудами. Послѣдніе нижніе чины, по представленіи свидѣтельствъ отъ мѣстныхъ полицій о неимѣніи средствъ къ пропитанію, причисляются къ командамъ внутренней стражи, съ производствомъ имъ того содержанія, какое опредѣлено вообще неслужащимъ инвалидамъ, состоящимъ при командахъ на казенномъ содержаніи.

§ 27. Причисленіе на мѣстѣ неспособныхъ II статьи къ командамъ внутренней стражи на казенное содержаніе производится съ разрѣшенія командира баталіона внутренней стражи или линѣйнаго; равномѣрно и отчисленіе съ казеннаго содержанія на пропитаніе родственниковъ или благотворителей дѣлается распоряженіемъ командировъ тѣхъ же баталіоновъ.

*Примѣчаніе.* По Царству Польскому причисленіе на казенное содержаніе и отчисленіе съ онаго дѣлается съ разрѣшенія окружнаго генерала 10 округа внутренней стражи; по Финляндіи и по Восточной Сибири—съ разрѣшенія штабовъ войскъ, тамъ расположенныхъ, а по аральской флотиліи съ разрѣшенія штаба отдѣльнаго оренбургскаго корпуса.

§ 28. Неспособные II статьи нижніе чины, причисленные на казенное содержаніе къ командамъ, состоящимъ въ вѣдѣніи начальства внутренней стражи, могутъ быть переводимы изъ однѣхъ командъ въ другія, соображаясь съ климатическими условіями тѣхъ мѣстъ, куда они переводятся, по распоряженію окружныхъ генераловъ внутренней стражи и лицъ, исполняющихъ ихъ обязанности, если переводы сіи дѣлаются въ раіонѣ каждаго изъ сихъ начальниковъ; если же означенные неспособные перечисляются на казенное содержаніе изъ одного округа въ другой, то—по взаимному сношенію окружныхъ генераловъ и лицъ, исполняющихъ обязанности ихъ.

§ 29. Окружные генералы корпуса внутренней стражи и ихъ помощники, также лица, исполняющія ихъ обязанности, при инспектированіи баталіоновъ внутренней стражи и линѣйныхъ, равно другихъ подчиненныхъ имъ командъ, обязываются наблюдать по алфа-

витнымъ книгамъ, содержимымъ для находящихся въ отпуску неспособныхъ II статьи: своевременно-ли они являлись изъ отпуска для переосвидѣтельствованія и не было ли при этомъ упущеній ближайшаго начальства внутренней стражи, къ устраненію коихъ немедленно должны быть принимаемы надлежащія мѣры.

§ 30. Неспособнымъ II статьи нижнимъ чинамъ, холостымъ и вдовымъ, уволеннымъ на *собственное* пропитаніе или попеченіе *родственниковъ* и *благотворителей*, дозволяется вступать въ законные браки по своимъ отпускнымъ билетамъ, безъ разрѣшенія начальства внутренней стражи.

§ 31. Неспособнымъ II статьи нижнимъ чинамъ, уволеннымъ на собственное пропитаніе или попеченіе родственниковъ и благотворителей, дозволяется, въ видахъ промышленности или по другимъ уважительнымъ причинамъ, отлучаться отъ мѣста жительства на непродолжительное время въ другіе уѣзды или губерніи, съ разрѣшенія начальства, въ вѣдѣніи коего состоятъ и которое въ такомъ случаѣ дѣлаетъ надпись на билетѣ, куда именно и на какое время увольняется неспособный, соображаясь со временемъ, какое остается пробыть въ отпуску до срока къ переосвидѣтельствованію.

§ 32. Если кто изъ нижнихъ чиновъ, уволенныхъ въ отпускъ для поправленія здоровья, замѣченъ будетъ въ *неодобрительномъ* или *дурномъ* поведеніи, или впадетъ въ какой-либо *проступокъ* или *преступленіе*, то таковые люди должны подчиняться законоположеніямъ, существующимъ для безсрочно и временно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ.

По передачѣ вышеупомянутыхъ неспособныхъ II статьи ближайшимъ начальствамъ внутренней стражи, подлежитъ свидѣтельствовать сихъ людей въ здоровьи, съ тѣмъ, чтобы о тѣхъ изъ нихъ, которые окажутся способными или неспособными I статьи, командиры баталіоновъ внутренней стражи и линѣйныхъ, немедленно доносили инспекторскому департаменту морскаго министерства, для распоряженія о зачисленіи на службу по его усмотрѣнію; тѣхъ же, неодобрительнаго поведенія, которые окажутся неспособными II и III статьи, не увольнять въ отпускъ и отставку, а прикомандировывать, по примѣру штрафованныхъ, къ командамъ внутренней стражи внѣ родины на казенное содержаніе.

§ 33. Съ окончаніемъ срока отпуска неспособные II статьи являются къ начальству, въ вѣдѣніи коего состоятъ и которое, въ случаѣ неявки, требуетъ ихъ чрезъ полицію для переосвидѣтельствованія, производимаго общимъ порядкомъ, и о томъ, что по переосвидѣтельствованіи окажется, дѣлаются свидѣтельствующими лицами надписи на билетахъ, а начальствомъ командъ отмѣтки въ алфа-

витныхъ спискахъ симъ людямъ, безъ составленія новыхъ статейныхъ списковъ.

*Примѣчаніе.* Вообще наблюденіе за своевременнымъ возвращеніемъ нижнихъ чиновъ изъ продолжительнаго отпуска возлагается на командировъ баталіоновъ внутренней стражи, а по Царству Польскому и другимъ отдаленнымъ краямъ—на тѣхъ начальниковъ, въ управленіи коихъ должны содержаться алфавитныя книги неспособнымъ II статьи (п. 9 инструкціи воинскимъ начальникамъ, помѣщенной ниже).

§ 34. Если при переосвидѣтельствованіи окажется неправильнымъ первоначальное назначеніе, то о семъ доносится начальствомъ инспекторскому департаменту морскаго министерства, съ представленіемъ какъ прежнихъ, такъ и новыхъ статейныхъ списковъ.

§ 35. Нижніе чины, оказавшіеся по переосвидѣтельствованію способными къ службѣ или неспособными I статьи, отправляются на дѣйствительную службу, со всѣми письменными свѣдѣніями, въ томъ числѣ и билетами съ надписями, въ тѣ мѣста, куда назначены будутъ инспекторскимъ департаментомъ морскаго министерства, по предварительному представленію начальства внутренней стражи, съ приложеніемъ статейныхъ списковъ.

*Примѣчаніе.* Порядокъ отправленія на службу уроженцевъ Царства Польскаго изложенъ въ 12 п. инструкціи воинскимъ начальникамъ.

§ 36. Неспособные II статьи нижніе чины со дня явки для переосвидѣтельствованія до дня отправленія по назначенію вслѣдствіе переосвидѣтельствованія получаютъ довольствіе наравнѣ съ нижними чинами баталіоновъ и командъ, къ коимъ причислены, а съ этого дня по день прибытія въ команду, куда будутъ зачислены на дѣйствительную службу, получаютъ довольствіе, присвоенное нижнимъ чинамъ той команды.

*Примѣчаніе.* Окружные генералы, ихъ помощники и баталіонные командиры при инспектированіи командъ обязаны наблюдать, чтобы неспособные II статьи отнюдь не были задерживаемы долѣе того, сколько дѣйствительно необходимо для переосвидѣтельствованія и отправленія ихъ по назначенію. Причемъ, если бы нижнимъ чинамъ послѣ явки ихъ изъ отпуска въ уѣздные города для переосвидѣтельствованія потребовалось ожидать долгое время начальства, осматривающаго команды внутренней стражи, въ такомъ случаѣ начальники сихъ командъ могутъ разрѣшать упомянутымъ людямъ временныя отлучки на мѣста жительства, буде они сами того пожелаютъ; въ противномъ случаѣ, они прикомандировываются къ тѣмъ же командамъ внутренней стражи на казенное содержаніе.

§ 37. Неспособные II статьи, оказавшіеся по переосвидѣтельствованію принадлежащими къ той же II статьѣ неспособныхъ, увольняются снова въ отпускъ отъ *одного* года до *трехъ* лѣтъ. О продолженіи отпуска командиры баталіоновъ и другія подлежащія начальства означаютъ на прежнихъ билетахъ сихъ людей подлежащими надписями, съ приложеніемъ печати, послѣ чего билеты возвращаются нижнимъ чинамъ и они распускаются по домамъ.

§ 38. Ежели неспособнымъ II статьи, оказавшимся по переосвидѣтельствованію здоровыми или неспособными I статьи, исполнится во время нахожденія въ продолжительномъ отпуску срокъ, дающій право на увольненіе въ безсрочный отпускъ или отставку, или же срокъ на оную исполнится съ истеченіемъ срока продолжаемаго отпуска, то изъ нихъ первые перечисляются, на общемъ основаніи, въ безсрочный отпускъ, а послѣдніе увольняются въ отставку. Причемъ билеты на безсрочный отпускъ и паспорты на отставку выдаются на общемъ основаніи.

О прибытіи на мѣста неспособныхъ II статьи, о всѣхъ происходящихъ съ ними перемѣнахъ, какъ то: о перечисленіи съ собственнаго на казенное содержаніе и обратно, о перечисленіи изъ статьи въ статью, о порочности и проч., объясняется въ *мѣсячныхъ* рапортахъ по военно-сухопутному вѣдомству, согласно § 40 положенія того вѣдомства, утвержденнаго 7 сентября 1862 года, а инспекторскому департаменту морскаго министерства доносится *разъ въ годъ* при годовомъ рапортѣ.

*Примѣчаніе.* Правомъ безсрочнаго отпуска въ морскомъ вѣдомствѣ пользуются только нижніе чины уроженцы Царства Польскаго и нижніе чины аральской флотиліи (§ 25).

## Глава V.

### О неспособныхъ III статьи.

§ 39. Нижніе чины морскаго вѣдомства, признанные по освидѣтельствованіи неспособными III статьи, удовлетворяются аммуничными деньгами и одеждою одинаково съ неспособными I и II статей, кромѣ погоновъ, которые, какъ отставнымъ, не полагаются. По исключеніи же изъ списковъ своихъ командъ, установленнымъ порядкомъ передаются въ ближайшія команды внутренней стражи для отправленія по этапамъ по назначенію, въ статейномъ спискѣ сдѣланному, согласно тому, какъ установлено § 21 для неспособныхъ II статьи. Но тѣ изъ нихъ, которые назначаются не на казенное содержаніе, буде пожелаютъ, могутъ увольняться въ отставку безъ передачи для отправленія по этапамъ, но и безъ кормовыхъ денегъ.

§ 40. При такой передачѣ выдаются симъ людямъ на руки паспорты на отставку, на *бѣлой* бумагѣ; письменныя же свѣдѣнія о тѣхъ изъ нихъ, которые назначаются на казенное содержаніе, изготовляемыя на каждаго человѣка отдѣльно, отправляются по почтѣ къ начальству, въ вѣдѣніе коего люди слѣдуютъ по назначенію.

*Примѣчаніе.* Свѣдѣнія эти тѣ же, какъ и о неспособныхъ I и II статей, за исключеніемъ лишь послужнаго списка, который не посылается.

§ 41. Въ паспортахъ на отставку должно быть показываемо: а) гдѣ неспособный свидѣтельствовался и признанъ неспособнымъ III статьи и по какой именно болѣзни; б) если раненъ или контуженъ, то въ какомъ сраженіи, когда, въ какую часть тѣла, какимъ оружіемъ, за раною или контузіею перечисленъ въ неспособные или вслѣдствіе болѣзни отъ раны и контузіи, и в) на собственное ли пропитаніе уволенъ, на попеченіе родственниковъ и благодѣтелей, или на казенное содержаніе, съ причисленіемъ къ командѣ внутренней стражи и какой именно, или съ помѣщеніемъ въ заведенія приказовъ общественнаго призрѣнія и другія богоугодныя заведенія.

§ 42. Нижніе чины, находящіеся на службѣ въ портахъ Восточнаго океана, отправляются по желанію на мѣсто родины. Они получаютъ отъ казны путевое довольствіе на общемъ основаніи и прогонныя деньги до Тобольска, на одну лошадь для каждаго человѣка, на основаніи циркуляра инспекторскаго департамента морскаго министерства 1862 года № 41. Отъ Тобольска немогущіе слѣдовать пѣшкомъ отправляются также на подводахъ и тоже съ выдачею имъ путеваго довольствія; могущіе же слѣдовать пѣшкомъ отправляются отъ Тобольска по этапу.

§ 43. Довольствіе въ пути неспособныхъ III статьи, отправляемыхъ по этапу, помѣщеніе заболѣвающихъ въ госпиталяхъ и больницахъ, назначеніе подводъ немогущимъ идти пѣшкомъ, равно и семействамъ ихъ подводъ и кормовыхъ денегъ, производится на общемъ основаніи, какъ установлено для неспособныхъ I и II статей (§§ 18, 19, 20 и 23).

§ 44. По прибытіи на мѣсто неспособные III статьи, уволенные въ отставку на собственное пропитаніе или родственниковъ и благотворителей, распускаются на избранныя для жительства мѣста, а уволенные въ отставку на казенное содержаніе, по зачисленіи для счета къ баталіонамъ внутренней стражи, или причисляются къ командамъ внутренней стражи или помѣщаются въ богадѣльни приказовъ общественнаго призрѣнія и въ другія богоугодныя заведенія, по предварительномъ сношеніи командировъ баталіоновъ внутренней стражи и линѣйныхъ съ начальниками губерній, которые, въ случаѣ неимѣнія вакансіи, сносятся съ хозяйственнымъ департаментомъ министерства внутреннихъ дѣлъ о помѣщеніи означенныхъ людей въ ближайшія отъ мѣстъ пребыванія заведенія, и въ такомъ случаѣ упомянутые люди отправляются этапнымъ порядкомъ, пользуясь подводами на общемъ для неспособныхъ основаніи, съ отпускомъ на путевое довольствіе кормовыхъ денегъ на счетъ провіантскаго вѣдомства.

§ 45. Къ командамъ внутренней стражи на казенное содержаніе

причисляются тѣ неспособные III статьи, которые сами того пожелаютъ, по старости, слабости силъ или по роду болѣзней и увѣчій препятствующихъ снискивать пропитаніе. Они проживаютъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ расположены команды, имѣя помѣщенія, которыя указаны будутъ начальствомъ, и получаютъ отъ казны провіантъ безъ приварочныхъ денегъ, а одежду и обувь на тѣ же сроки, какъ неспособные нижніе чины военно-сухопутнаго вѣдомства I статьи (по § 59 положенія того вѣдомства, Высочайше утвержденнаго 7 сентября 1862 года), съ тою разницею, что шинели должны быть безъ погоновъ и шаровары безъ выпушки; рубахъ двѣ, лѣтніе брюки изъ подкладочнаго холста, сапоговъ съ подметками одну пару, галстухъ и амуничныхъ денегъ 15 копѣекъ, на третью рубаху 25 коп. и на шитье, приборъ и черненіе сапоговъ $27\frac{1}{2}$ коп.

*Примѣчаніе* 1. Къ командамъ внутренней стражи на казенное содержаніе могутъ быть причислены и тѣ изъ неспособныхъ III статьи, кои, бывъ уволены на собственное пропитаніе, впослѣдствіи лишились средствъ къ содержанію и по старости и слабости здоровья не могутъ снискивать пропитанія собственнымъ трудомъ, о чемъ и должны представить свидѣтельства мѣстныхъ полицій, а равно и тѣ отставные нижніе чины, по ихъ желанію, которые получаютъ пенсіи изъ инвалиднаго капитала или изъ государственнаго казначейства; но таковымъ чинамъ прекращается уже производство означенныхъ пенсій, съ сохраненіемъ лишь пенсій по знакамъ отличія военнаго ордена и Св. Анны.

*Примѣчаніе* 2. Окружные генералы и лица, исполняющія ихъ обязанности, во время объѣздовъ подвѣдомственныхъ имъ частей, строго повѣряютъ назначеніе неспособныхъ нижнихъ чиновъ на казенное содержаніе, съ тѣмъ, чтобы тотчасъ отчислялись отъ онаго тѣ, о которыхъ достовѣрно признано будетъ, что они могутъ пропитывать себя собственными трудами.

§ 46. Причисленные къ командамъ внутренней стражи на казенное содержаніе отставные нижніе чины могутъ быть переводимы изъ одной въ другую порядкомъ, указаннымъ въ § 60 положенія военно-сухопутнаго вѣдомства, Высочайше утвержденнаго 7 сентября 1862 года.

§ 47. Въ богадѣльни приказовъ общественнаго призрѣнія помѣщаются: а) нижніе чины, которые за полученными въ сраженіяхъ ранами и увѣчьями не могутъ продолжать службы, и б) нижніе чины, которые сдѣлались калеками не отъ ранъ, а отъ естественныхъ болѣзней, и неспособны ни въ какомъ роду службы. Тѣ и другіе, если не имѣютъ средствъ снискивать себѣ пропитаніе, назначаются въ заведенія приказовъ общественнаго призрѣнія, и на содержаніе ихъ отпускается въ приказы изъ государственнаго казначейства полное окладное жалованье, какое получали инвалиды на службѣ, и деньги за провіантъ по цѣнамъ, установленнымъ губернскимъ начальствомъ (ст. 682 тома XIII св. учр. и уст. общ. призр., изд. 1857 г.). Приказы принимаютъ таковыхъ нижнихъ чиновъ въ

богадѣльни не иначе, какъ съ точнымъ объясненіемъ отъ командировъ баталіоновъ внутренней стражи и линѣйныхъ окладовъ каждаго инвалида и времени, по которое онъ удовлетворенъ провіантомъ и жалованьемъ. (ст. 683 того же XIII т. изд. 1857 г.).

*Примѣчаніе.* Отставные нижніе чины уроженцы Царства Польскаго, избравшіе въ ономъ мѣста для жительства, получаютъ призрѣніе на особыхъ существующихъ тамъ правилахъ.

§ 48. Въ военныя богадѣльни и другіе инвалидные дома военно-сухопутнаго вѣдомства увѣчные и заслуженные нижніе чины помѣщаются по правиламъ, въ 3 раздѣлѣ II кн. II част. св. воен. пост., изд. 1859 г., изложеннымъ.

§ 49. Командиры баталіоновъ внутренней стражи и линѣйныхъ, исполняющіе ихъ обязанности, также другія подлежащія начальства, имѣя право зачислять неспособныхъ III статьи на казенное содержаніе и отчислять съ онаго, должны вести точный счетъ вообще всѣмъ тѣмъ изъ нихъ, которые будутъ уволены въ отставку не на собственное пропитаніе, и показывать сихъ людей въ мѣсячныхъ рапортахъ, по военно-сухопутному вѣдомству, перечневою вѣдомостью, прилагаемою къ строевому рапорту.

§ 50. Сверхъ способовъ, опредѣленныхъ въ предъидущихъ параграфахъ, къ призрѣнію и успокоенію нижнихъ чиновъ, въ отставкѣ находящихся: а) они не лишаются покровительства комитета о раненыхъ, по правиламъ сего комитета; б) одержимые болѣзнями и по бѣдности неимѣющіе средствъ пользовать себя, принимаются, по требованіямъ мѣстнаго гражданскаго или военнаго начальства, для пользованія въ военные госпитали или городскія больницы, съ возвратомъ за это снмъ послѣднимъ отъ коммисаріатскаго департамента морскаго министерства денегъ, въ размѣрѣ, опредѣленномъ существующими постановленіями, по требованіямъ приказовъ общественнаго призрѣнія.

§ 51. Согласно правиламъ, указаннымъ въ 4 п. 1945 ст. II част. I кн. св. воен. пост., изд. 1859 г., и 2701 ст. II тома св. законовъ, изд. 1857 г., поручается наблюденіе, какъ главнымъ, такъ и ближайшимъ начальствамъ корпуса внутренней стражи, равно городскимъ и земскимъ полиціямъ, чтобы уволенные по неспособности III статьи въ отставку, если замѣчены будутъ въ силахъ, тотчасъ подвергаемы были медицинскому освидѣтельствованію и обращаемы послѣ этого въ отпускъ или на службу, какъ окажется по статейнымъ спискамъ, съ донесеніемъ инспекторскому департаменту морскаго министерства о обращенныхъ *въ отпускъ* въ годовомъ рапортѣ, согласно § 38, а о назначенныхъ *на службу* тѣмъ порядкомъ, какъ сказано въ § 35 и въ примѣчаніи къ нему.

§ 52. Неспособнымъ III статьи нижнимъ чинамъ, холостымъ и вдовымъ, уволеннымъ на *собственное* пропитаніе или попеченіе *родственниковъ* и *благотворителей*, дозволяется вступать въ законные браки по своимъ паспортамъ, безъ разрѣшенія начальства внутренней стражи.

## Глава VI.

### О штрафованныхъ неспособныхъ.

§ 53. Штрафованные нижніе чины морскаго вѣдомства свидѣтельствуются въ неспособности къ службѣ на общемъ основаніи съ прочими чинами. Тѣ изъ нихъ, кои въ своихъ командахъ признаны будутъ неспособными I статьи, распредѣляются на службу порядкомъ, установленнымъ вообще для неспособныхъ I статьи, а тѣ, кои признаны будутъ неспособными II и III статьи, но штрафы которыхъ означены въ штрафной графѣ послужныхъ списковъ, и кои за непрощеніемъ сихъ штрафовъ лишены права на отставку, вмѣсто увольненія въ отпускъ и отставку, прикомандировываются на казенное содержаніе, безъ понесенія служебныхъ обязанностей, къ командамъ внутренней стражи, но не на родинѣ, а къ тѣмъ, которыя, по заключенію медиковъ, болѣе могутъ благопріятствовать въ климатическомъ отношеніи поправленію здоровья, съ зачетомъ для неспособныхъ II статьи *годичнаго*, а для неспособныхъ III статьи *всего времени прикомандированія* къ сроку, опредѣленному на отставку, а равно для испрошенія прощенія штрафовъ, на основаніи § 66 положенія военно-сухопутнаго вѣдомства, Высочайше утвержденнаго 7 сентября 1862 года, если со времени оштрафованія не подвергнутся новымъ оштрафованіямъ, и съ подчиненіемъ тѣхъ изъ нихъ, кои не выслужатъ послѣ оштрафованія общаго на отставку срока или не получатъ прощенія штрафовъ, въ отношеніи увольненія отъ службы правиламъ, существующимъ для престарѣлыхъ штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, которые содержатся при командахъ внутренней стражи. (Св. воен. пост. ч. II кн. I ст. 1915—1923).

*Примѣчаніе.* Означенное постановленіе относится и къ нижнимъ чинамъ: а) изъ офицеровъ или классныхъ чиновниковъ съ лишеніемъ дворянства или безъ лишенія онаго, и б) поступившимъ въ военную службу изъ привилегированныхъ сословій по разнымъ случаямъ, съ тѣмъ, что всѣмъ этимъ чинамъ испрашивается прощеніе штрафовъ и они увольняются отъ службы не иначе, какъ по представленіямъ о первыхъ (пун. а) въ управленіе флота генералъ-аудитора, а о вторыхъ (пун. б) въ инспекторскій департаментъ морскаго министерства. При представленіяхъ должны быть прилагаемы статейные и послужные списки, съ объясненіемъ о поведеніи сихъ чиновъ.

§ 54. Всѣ находящіеся при командахъ внутренней стражи штрафованные неспособные нижніе чины, состоя на отдѣльномъ счету,

показываются по мѣсячнымъ рапортамъ военно-сухопутнаго вѣдомства въ перечневой вѣдомости, прилагаемой къ строевому рапорту, и изъ нихъ неспособные II статьи во время инспекторскихъ смотровъ должны быть подвергаемы свидѣтельствованію наравнѣ съ находящимися въ отпуску для поправленія здоровья, съ тѣмъ, чтобы *способные* и *неспособные I статьи* обращались на службу по прежнему въ морское вѣдомство, тѣмъ порядкомъ, какъ сказано въ § 35 и въ примѣчаніи къ нему.

## Глава VII.

### О назначеніи нижнихъ чиновъ въ неспособные въ военное время.

§ 55. Во время войны свидѣтельствованіе и назначеніе нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства въ неспособные производится на общемъ основаніи. Тѣ нижніе чины, которые въ военное время переданы будутъ съ судовъ на берегъ въ учрежденные полевые временные, этапные и подвижные россійскіе госпитали или въ городскія больницы, свидѣтельствуются тремя или въ крайнихъ случаяхъ двумя медиками и однимъ изъ морскихъ офицеровъ; буде же таковой командированъ съ флота быть не можетъ, то комендантами, а гдѣ ихъ нѣтъ, то военными начальниками, коимъ подчинены военные госпитали. При чемъ статейные списки записываются въ госпиталяхъ цѣликомъ въ особыя книги, ведомыя для справокъ, согласно съ § 12 положенія.

*Примѣчаніе.* Въ случаѣ прибытія нижнихъ чиновъ въ мѣстные госпитали почему либо безъ билетовъ, госпитальныя конторы обязаны составлять статейные списки по снятію словесныхъ показаній, съ оговоркою въ спискахъ «сняты съ показаній нижнихъ чиновъ».

§ 56. Признанные неспособными нижніе чины немедленно препровождаются госпитальными конторами на кормовыхъ, гдѣ оныя причитаться будутъ, деньгахъ къ ближайшему начальству внутренней стражи, или къ тѣмъ начальствамъ, которыя назначены будутъ для завѣдыванія пересылочною частію въ военное время, для отправленія по назначенію, въ статейныхъ спискахъ сдѣланному, этапнымъ порядкомъ, на общемъ основаніи, и именно: неспособные III и II статей въ отставку и отпускъ, въ избранныя для жительства мѣста, а неспособные I статьи въ ближайшіе военные порты въ управленія главныхъ начальниковъ тѣхъ портовъ, если, впрочемъ, они не получатъ особаго назначенія, по распоряженію морскаго начальства.

§ 57. Вмѣстѣ съ нижними чинами госпитальныя конторы передаютъ начальству, завѣдывающему пересыльною частію въ военное

время, подлинные статейные списки на неспособныхъ, а равно подлинные билеты на поступившихъ съ оными въ госпитали нижнихъ чиновъ; начальство же это обязано чиновъ сихъ, съ именнымъ и арматурнымъ списками, передать въ ближайшіе этапы для отправленія по назначенію, въ статейныхъ спискахъ сдѣланному, или по особому назначенію морскаго начальства, и затѣмъ подлинные статейные списки и билеты отправить, по принадлежности, къ начальству, въ вѣдѣніе коего неспособные слѣдуютъ.

§ 58. Военное начальство, если въ вѣдѣніе его назначены неспособные въ военное время, по прибытіи людей и полученіи статейныхъ на нихъ списковъ съ прочими документами: а) показываетъ ихъ въ прибыли въ мѣсячномъ по военно-сухопутному вѣдомству рапортѣ на общемъ съ неспособными основаніи, записывая въ особо заведенныя книги тѣхъ людей, на коихъ недостаетъ полныхъ письменныхъ свѣдѣній; б) дѣлаетъ сношенія съ инспекторскимъ департаментомъ морскаго министерства о высылкѣ недостающихъ свѣдѣній и собственныхъ денегъ: в) неспособныхъ II и III статей зачисляетъ по отчетамъ, установленнымъ порядкомъ, заготовляя по общимъ формамъ билеты на *отпуски*, за подписаніемъ командировъ баталіоновъ, и паспорты на *отставку*, за подписаніемъ окружныхъ генераловъ; г) помѣщаетъ, кого слѣдуетъ, на казенное содержаніе, по предварительнымъ о семъ, гдѣ нужно, сношеніямъ, и д) по мѣрѣ полученія всѣхъ свѣдѣній на людей и принадлежащихъ имъ денегъ заготовляетъ, согласно съ послужными списками, указаннымъ порядкомъ билеты на отпускъ и паспорты на отставку, выдаетъ таковые вмѣстѣ съ деньгами людямъ или лично, или чрезъ полицію, съ истребованіемъ обратно выданныхъ билетовъ и паспортовъ, коими временно снабжены были неспособные II и III статей.

*Примѣчаніе.* Командиры баталіоновъ внутренней стражи и другія подлежащія начальства должны ежетретно, при мѣсячныхъ рапортахъ по военно-сухопутному вѣдомству, представлять краткія перечневыя вѣдомости о числѣ выписанныхъ изъ госпиталей въ неспособные нижнихъ чиновъ, на коихъ не получены отъ морскихъ командъ письменныя свѣдѣнія, съ объясненіемъ: когда и за какимъ № было объ этомъ писано въ инспекторскій департаментъ морскаго министерства, продолжая представленіе сихъ вѣдомостей до тѣхъ поръ, пока будутъ оставаться таковые люди на счету по отчетамъ командировъ баталіоновъ внутренней стражи и другихъ подлежащихъ начальствъ.

§ 59. Всѣ вообще начальства, въ распоряженіи коихъ будутъ находиться неспособные нижніе чины, въ военное время, обязаны заботиться какъ о соблюденіи правилъ, указанныхъ во 2-мъ примѣчаніи къ § 14 относительно отправленія неспособныхъ изъ госпиталей, такъ и о томъ, чтобы вообще раненымъ и увѣчнымъ оказываемо было всевозможное призрѣніе и попеченіе, равно скорѣйшее снабженіе ихъ подлежащими документами и предоставленіе имъ

слѣдующихъ пенсій и вообще все, что по закону слѣдуетъ,—о чемъ и поручается имѣть главнымъ начальникамъ портовъ и другимъ отдѣльнымъ главнымъ морскимъ начальникамъ и лицамъ, равную съ ними власть имѣющимъ, неупустительное наблюденіе, съ принятіемъ мѣръ къ предупрежденію неисправностей и съ подверженіемъ виновныхъ законной отвѣтственности.

## Инструкція

### ВОИНСКИМЪ НАЧАЛЬНИКАМЪ ДЛЯ ЕДИНООБРАЗНАГО ИСПОЛНЕНІЯ ПОЛОЖЕНІЯ О НЕСПОСОБНЫХЪ НИЖНИХЪ ЧИНАХЪ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

1. Для правильнаго и единообразнаго по всѣмъ командамъ и частямъ морскаго вѣдомства, по корпусу внутренней стражи и по гражданскому вѣдомству исполненія положенія о неспособныхъ морскихъ нижнихъ чинахъ, необходимо должны быть соблюдаемы указанныя въ настоящей инструкціи частныя мѣры о порядкѣ руководства положеніемъ, согласно приложеннымъ на извѣстные случаи къ сей инструкціи формамъ.

2. Согласно 10 § положенія, на каждаго нижняго чина, назначаемаго въ неспособные, составляется статейный списокъ, съ помѣщеніемъ въ ономъ поименованныхъ въ параграфѣ свѣдѣній. Но какъ свѣдѣнія эти могутъ быть излагаемы въ спискѣ различно, то, для предупрежденія такого различія, слѣдуетъ руководствоваться одною общею формою, *при семъ прилагаемою подъ № 1* (*), съ указаніемъ въ ней примѣровъ, сообразно коимъ должно писать въ статейномъ спискѣ подлежащія отмѣтки, такъ чтобы по утвержденному списку оставалось дѣлать только исполненіе въ командѣ, во внутренней стражѣ, въ госпиталѣ и больницѣ.

3. На основаніи 11 § положенія, отмѣтки въ статейныхъ спискахъ на нижнихъ чиновъ, присланныхъ изъ госпитальныхъ учрежденій, заимствуются, между прочимъ, изъ свѣдѣній, заключающихся въ билетахъ, съ коими люди поступили въ госпитальныя учрежденія. Свѣдѣнія эти должны быть опредѣлительно точными, и потому, для устраненія неполноты или излишества, необходима единообразная форма билетамъ, *при семъ прилагаемая подъ № 2*, съ которыми нижніе чины должны быть отправляемы въ госпитали и изъ которыхъ можно было бы безъ затрудненія заимствовать необходимыя для статейнаго списка свѣдѣнія о нижнихъ чинахъ, признаваемыхъ неспособными.

4. Такъ какъ для удостовѣренія дѣйствительности статейнаго списка, по § 12 положенія, установлено записываніе оныхъ въ осо-

(*) Формы подъ №№ 1—8 разосланы при подлинн. приказѣ. *Ред.*

бныя книги, на случай справокъ, то, въ видахъ одинаковаго порядка веденія сихъ книгъ, *прилагается къ сему общая имъ форма подъ № 3*, съ предшествующимъ алфавитомъ, съ тѣмъ, чтобы при веденіи сихъ книгъ наблюдаемы были слѣдующія правила: а) въ книгу для справокъ записывать постепенно всѣхъ нижнихъ чиновъ, означая послѣ каждаго: когда и гдѣ составленъ статейный списокъ и кѣмъ именно утвержденъ; б) по внесеніи неспособнаго въ книгу, фамилію его, имя, званіе записывать въ предшествующій алфавитъ, указывая въ послѣднемъ на нумеръ страницы и нумеръ по порядку, подъ которыми значатся неспособные; в) когда и къ кому именно отправлены на неспособнаго письменныя свѣдѣнія, и г) книги для справокъ должны заключать въ себѣ такое количество листовъ, чтобы ихъ достаточно было на 5 лѣтъ.

5. По 14 § положенія, госпитальныя учрежденія копіи съ статейныхъ списковъ на неспособныхъ нижнихъ чиновъ должны пересылать къ начальству, коему люди принадлежали, вмѣстѣ съ именными списками. Дабы эти послѣдніе списки были повсюду одинаково составляемы, *прилагается къ сему, подъ № 4, общая форма* именнаго списка нижнимъ чинамъ такой-то команды, находившимся въ такомъ-то госпиталѣ и по освидѣтельствованіи тѣми-то перечисленнымъ въ неспособные, съ указаніемъ въ этомъ спискѣ: а) нумера по порядку: б) званія, имени, отчества, фамиліи; в) причины неспособности и г) куда отправлены.

6. По 16 § положенія, неспособные I статьи обращаются въ гвардейскомъ и своихъ флотскихъ экипажахъ преимущественно для замѣщенія вакансій нестроевыхъ должностей въ этихъ экипажахъ, и затѣмъ излишніе передаются въ ближайшіе портовые экипажи и роты.

7. По 21 и 39 §§ положенія, нижніе чины, признанные неспособными II и III статей, начальниками морскихъ командъ передаются къ ближайшему начальству внутренней стражи и затѣмъ отправляются этапнымъ порядкомъ по назначенію, въ статейныхъ спискахъ сдѣланному, т. е. къ командирамъ баталіоновъ внутренней стражи или къ начальникамъ уѣздныхъ командъ внутренней стражи, смотря по тому, въ губернскихъ ли городахъ или уѣздныхъ люди эти будутъ имѣть жительство. Это общее правило примѣнимо буквально въ округахъ внутренней стражи; но необходимымъ представляется, согласно 8 пункта инструкціи, приложенной къ Высочайше утвержденному 7 сентября 1862 года положенію о неспособныхъ военно-сухопутнаго вѣдомства вмѣнить въ обязанность къ наблюденію, чтобы:

а) слѣдующіе въ Царство Польское были отправляемы: въ управленіе варшавскаго оберъ-полиціймейстера, къ комендантамъ губерн-

скихъ городовъ: Радома и Сувалокъ Августовской губерніи, къ командирамъ новогеоргіевскаго и замосцскаго крѣпостныхъ полковъ и къ начальникамъ внутренней стражи, смотря по тому, въ губернскихъ городахъ или въ уѣздныхъ люди будутъ проживать;

б) слѣдующіе въ Самарскую и Оренбургскую губерніи были направляемы или къ командирамъ оренбургскихъ линейныхъ №№ 3, 10 и 11 баталіоновъ, исполняющимъ обязанности внутренней стражи, или къ начальникамъ подвѣдомственныхъ послѣднимъ двумъ баталіонамъ командъ внутренней стражи, смотря по тому, въ губернскихъ или уѣздныхъ городахъ неспособные II и III статей избрали мѣсто для своего жительства;

в) слѣдующіе въ Западную Сибирь направляемы были также или къ командирамъ сибирскихъ линѣйныхъ №№ 1 и 11 баталіоновъ, исполняющимъ обязанности внутренней стражи, или къ начальникамъ подвѣдомственныхъ имъ командъ внутренней стражи, смотря по тому, гдѣ неспособные II и III статей избрали мѣсто для своего жительства;

г) слѣдующіе въ Восточную Сибирь были направляемы въ вѣдѣніе начальниковъ иркутской или красноярской команды внутренней стражи, смотря по тому, гдѣ неспособные II и III статей избрали мѣсто своего жительства;

слѣдующіе въ Финляндію были направляемы въ штабъ командира 13-го округа внутренней стражи, находящійся въ г. Выборгѣ, а если бы кто изъ неспособныхъ II и III статей, при исключеніи изъ морскихъ командъ, расположенныхъ въ Финляндіи, пожелалъ имѣть жительство въ Финляндскомъ княжествѣ, то таковые люди отправляются къ начальникамъ тѣхъ командъ внутренней стражи финляндскихъ губерній, въ которую кто пожелаетъ.

§ 8. На основаніи 22 и 40 §§ положенія, неспособнымъ II и III статей нижнимъ чинамъ выдаются: первымъ—билеты на отпускъ, а послѣднимъ—паспорты на отставку. Для единообразія этихъ документовъ необходимо, чтобы они составляемы были *по приложеннымъ къ сему формамъ №№ 5 и 6*, на печатныхъ бланкахъ, изготовляемыхъ распоряженіемъ инспекторскаго департамента морскаго министерства, на прочной бумагѣ: билеты—*зеленаго*, а паспорты—*бѣлаго* цвѣта. Бланки эти разсылаются отъ департамента, по требованію портовыхъ штабовъ и начальниковъ отдѣльныхъ частей и учрежденій морскаго министерства, не только по мѣрѣ надобности, но и въ запасъ, дабы за недостаткомъ бланковъ не задерживать отправленія неспособныхъ по назначенію. Для чего подлежащія начальства, входятъ съ требованіями въ инспекторскій департаментъ благовременно, о высылкѣ бланковъ, въ примѣрныхъ количествахъ, и если бы въ какой либо командѣ случился недостатокъ въ этихъ

бланкахъ, а на полученіе ихъ изъ инспекторскаго департамента, по сдѣланному представленію, потребовалось бы значительное время, то можно требовать ихъ изъ другихъ ближайшихъ морскихъ командъ заимообразно, возвращая потомъ.

Бланки сберегаются вообще въ казенныхъ денежныхъ ящикахъ.

9. Согласно тѣмъ же 22 и 40 §§ положенія письменныя свѣдѣнія на неспособныхъ II статьи, и на тѣхъ изъ III статьи, кои назначаются на казенное содержаніе, отправляются по почтѣ къ начальству, въ вѣдѣніе коего люди слѣдуютъ по назначенію.

Въ видахъ точнѣйшаго указанія мѣстъ, куда должны быть отсылаемы эти свѣдѣнія при отправленіи нижнихъ чиновъ въ Царство Польское, Финляндію, Западную и Восточную Сибирь, слѣдуетъ означенныя свѣдѣнія отправлять:

а) Объ уволенныхъ въ Царство Польское—къ окружному генералу 10 округа внутренней стражи, въ Варшаву.

б) Объ уволенныхъ въ Западную Сибирь—къ командиру 11 округа внутренней стражи въ Тобольскъ.

в) Объ уволенныхъ въ Восточную Сибирь—въ штабъ войскъ, въ Восточной Сибири расположенныхъ, въ Иркутскъ.

г) Объ уволенныхъ въ Финляндію—къ командиру 13 округа внутренней стражи, въ Выборгъ.

Начальства эти, по полученіи означенныхъ свѣдѣній, соображаясь съ мѣстами, избранными для жительства неспособными, дѣлаютъ распоряженія къ какимъ баталіонамъ внутренней стражи или линѣйнымъ и другимъ командамъ должны быть причислены для отчетности эти люди.

10. Въ 24 § положенія подробно указано, какія свѣдѣнія должны быть включаемы въ шнуровыя въ алфавитномъ порядкѣ книги неспособнымъ II статьи, состоящимъ въ веденіи подлежащаго начальства, по прибытіи ихъ въ мѣста назначенія; для наглядnаго же руководства въ вѣдѣніи этихъ книгъ, *прилагается при семъ общая имъ форма подъ № 7.*

11. На основаніи 38 и 44 §§ положенія неспособные нижніе чины II статьи и тѣ изъ неспособныхъ III статьи, которые поступаютъ на казенное содержаніе, зачисляются по отчетамъ въ мѣстные баталіоны внутренней стражи, и какъ отчетность о такихъ неспособныхъ, а равно объ отставныхъ нижнихъ чинахъ, состоящихъ на казенномъ содержаніи безъ понесенія служебныхъ обязанностей, должна быть единообразна, то посему предлагается къ руководству *прилагаемая къ сему общая подъ № 8 форма вѣдомости* объ означенныхъ людяхъ.

12. Въ 35 § положенія изложено общее правило о зачисленіи на

службу неспособныхъ II статьи, признанныхъ по переосвидѣтельствованіи совершенно здоровыми или неспособными I статьи. Въ видахъ поясненія этого правила, относительно нижнихъ чиновъ, уволенныхъ въ Царство Польское, симъ предлагается: людей этихъ отправлять на службу въ ближайшіе баталіоны VII и IX округовъ внутренней стражи и въ части лифляндскаго и кіевскаго округовъ крѣпостной артиллеріи, согласно 13-го пункта инструкціи, приложенной къ положенію о неспособныхъ нижнихъ чинахъ военно-сухопутнаго вѣдомства, утвержденному 7 сентября 1862 года.

13. По примѣчанію къ 58 § положенія, командиры баталіоновъ внутренней стражи и другія подлежащія начальства, къ коимъ въ военное время пересылаются неспособные нижніе чины, по освидѣтельствованіи въ госпиталяхъ, въ случаѣ неполученія отъ морскихъ командъ, коимъ принадлежали люди до освидѣтельствованія, письменныхъ свѣдѣній, должны ежетретно доставлять въ инспекторскій департаментъ морскаго министерства вѣдомости о чинахъ, на коихъ неполучены означенныя свѣдѣнія. Дабы составленіе этихъ вѣдомостей было одинаковымъ, *прилагается къ сему подъ № 9 общая форма этой вѣдомости*, которою и должно руководствоваться при составленіи упомянутыхъ вѣдомостей.

14. Въ случаѣ какихъ-либо недоразумѣній при примѣненіи къ дѣлу положенія о неспособныхъ, а равно настоящей инструкціи относительно разъясненія и дополненій оныхъ, должны быть дѣлаемы по начальству соотвѣтственныя представленія въ инспекторскій департаментъ морскаго министерства, по представленіямъ котораго, смотря по существу предмета, испрашивается: или Высочайшее повелѣніе, или разрѣшеніе адмиралтействъ-совѣта, или же управляющаго морскимъ министерствомъ.

№ 43. С.-Петербургъ, 23 марта 1864.

**НАЗНАЧАЮТСЯ:** капитанъ-лейтенантъ Карлъ **Топпеліусъ 2-й**, командиромъ винтовой лодки «Трескъ»; лейтенанты: Павелъ **Крузенштернъ 3-й**, командиромъ винтовой лодки «Хватъ»; командиръ парохода «Петербургъ» Александръ **Риманъ 3-й**, завѣдывающимъ библіотекою нижнихъ чиновъ морскихъ командъ въ С.-Петербургѣ, съ отчисленіемъ отъ должности командира парохода.

**ПЕРЕМѢЩАЕТСЯ**, оберъ-аудиторъ штаба главнаго командира николаевскаго порта, надворный совѣтникъ Дмитрій **Кукушкинъ**, тѣмъ же званіемъ въ коммисію военнаго суда въ Николаевѣ.

№ 44. С.-Петербургъ, 26 марта 1864.

Государь Императоръ въ 23-й день Марта сего года, по всеподданнѣйшему докладу морскаго генералъ-аудиторіата, Высочайше повелѣть соизволилъ: учредить въ составѣ чиновъ управленія флота

генералъ-аудитора новую должность оберъ-аудитора, съ производствомъ того содержанія, какое положено оберъ-аудитору инспекторскаго департамента, а именно: жалованья—600 руб., столовыхъ—500 руб., и квартирныхъ—400 руб., всего 1500 руб. и съ отнесеніемъ должности сей по чинопроизводству къ VII классу, по пенсіямъ къ IV, а по мундиру—по аудиторскому положенію.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію.

№ 45. С.-Петербургъ, 28 марта 1864.

Указомъ правительствующаго сената, отъ 10-го февраля сего года за № 1231, служившій чиновникомъ особыхъ порученій при министрѣ государственныхъ имуществъ, нынѣ дѣлопроизводитель инспекторскаго департамента морскаго министерства, коллежскій ассесоръ Михаилъ **Шуриновъ**, произведенъ, за выслугу лѣтъ, въ надворные совѣтники, со старшинствомъ съ 31-го іюля 1863 года.

**Отчисляется**, мастеръ перваго разряда при кронштадтскомъ портѣ, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Константинъ **Латтъ**, отъ настоящей должности.

№ 46. С.-Петербургъ, 28 марта 1864.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Перевозку нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства (кромѣ арестантовъ) и ихъ семействъ, которые по закону будутъ имѣть право на путевое довольствіе отъ казны, между С. Петербургомъ, Выборгомъ, Фридрисгамомъ, Гельсингфорсомъ и Або, также между С. Петербургомъ и Ревелемъ и между Ревелемъ и Гельсингфорсомъ производить въ навигаціонное время на частныхъ пароходахъ, по слѣдующему тарифу:

| | | |
|---|---|---|
| Между С. Петербургомъ и Выборгомъ | 1 р. | 50 к. |
| » » Фридригсгамомъ | 1 — | 50 — |
| » » Гельсингфорсомъ | 1 — | 75 — |
| » Гельсингфорсомъ и Або | 1 — | » — |
| » » Фридрихсгамомъ | 1 — | 50 — |
| » » Выборгомъ | 1 — | 50 — |
| » Фридрихсгамомъ и Выборгомъ | 1 — | » — |
| » С. Петербургомъ и Ревелемъ | 1 — | 50 — |
| » Ревелемъ и Гельсингфорсомъ | 1 — | 50 — |

2) Отправленіе нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ производить между вышеозначенными городами на срочныхъ пароходахъ, на мѣстахъ 3 класса, съ платою за нихъ пароходнымъ обществамъ по показанному тарифу изъ суммъ коммисаріатскаго департамента морскаго министерства, каковыя деньги вытребовывать изъ этого департамента по третямъ года, съ доставленіемъ въ оный и подлин-

ныхъ документовъ, по которымъ производились перевозки; кормовыя же деньги разсчитывать по числу сутокъ дѣйствительнаго нахожденія людей въ пути.

3) Опредѣленіе числа нижнихъ чиновъ, отправляемыхъ въ каждый рейсъ, возлагается: въ С. Петербургѣ на завѣдывающаго здѣсь морскими командами; въ Ревелѣ и Свеаборгѣ на командировъ портовъ, а въ прочихъ городахъ на комендантовъ и плацъ-маіоровъ, по соглашенію съ командирами пароходовъ.

4) Деньги, слѣдующія за провозъ, уплачивать при самомъ отправленіи командъ и отдѣльныхъ нижнихъ чиновъ.

5) Каждая отправляемая партія нижнихъ чиновъ должна находиться подъ присмотромъ одного благонадежнаго унтеръ-офицера или морскаго вѣдомства или внутренней стражи,—смотря по тому, кѣмъ будетъ отправлена, т. е. морскимъ ли начальствомъ или начальствомъ внутренней стражи, и

6) Партіоннымъ унтеръ-офицерамъ опредѣлить кормовыя деньги наравнѣ съ прочими нижними чинами; отпускъ же пайка и приварочныхъ денегъ прекращать имъ за все время нахожденія въ пути.

О таковой Высочайшей волѣ объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и надлежащему, кому слѣдуетъ, исполненію.

№ 47. С.-Петербургъ, 31 марта 1864.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 22-й день сего марта, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Николай **Омельяненко**, переведенъ въ екатеринбургскій пѣхотный Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича полкъ, поручикомъ.

**назначается**, лейтенантъ Владиміръ **Батуринъ**, командиромъ парохода «Петербургъ».

№ 48. С.-Петербургъ, 4 апрѣля 1864.

**назначаются**: старшими офицерами: лейтенанты: Николай **Михайловъ 2-й**, на корветъ «Гридень», и Александръ **Веселаго 2-й**, на клиперъ «Жемчугъ».

Состоящій въ числѣ чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ конторы надъ портомъ въ Николаевѣ, губернскій секретарь Иванъ **Рогачевъ**, помощникомъ старшаго сортоваго содержателя въ Николаевѣ, вмѣсто подпоручика Ильи **Рыбникова**, который зачисляется въ николаевскій портовый экипажъ.

**увольняются въ отпускъ**, *за болѣзнію*, мичманъ Иванъ **Квашнинъ**, на три мѣсяца и младшій ординаторъ калинковскаго морскаго госпиталя, коллежскій ассесоръ Дмитрій **Масловъ**, на четыре мѣсяца,—оба внутри имперіи.

№ 49. С.-Петербургъ, 8 апрѣля 1864 г.

**Переводятся:** севастопольскаго морскаго госпиталя младшій ординаторъ, коллежскій ассесоръ Василій **Красильниковъ**, въ балтійскій флотъ, съ назначеніемъ младшимъ судовымъ врачемъ въ 6-й флотскій экипажъ; младшій судовой врачъ 6-го флотскаго экипажа, лекарь Клементій **Хомицкій**, изъ балтійскаго флота въ черноморское вѣдомство, съ назначеніемъ младшимъ ординаторомъ въ севастопольскій морской госпиталь.

№ 50. С.-Петербургъ, 11 апрѣля 1864.

**Назначаются:** оберъ-аудиторы, надворные совѣтники: коммисіи военнаго суда въ Николаевѣ Дмитрій **Кукушкинъ**, дѣлопроизводителемъ конторы севастопольскаго порта. Балтійскаго флота Петръ **Потуловъ**, въ управленіе флота генералъ-аудитора тѣмъ же званіемъ. Младшій помощникъ дѣлопроизводителя управленія флота генералъ-аудитора, коллежскій секретарь Николай **Барковскій**, оберъ-аудиторомъ балтійскаго флота. Оберъ-аудиторъ штаба главнаго командира кронштадтскаго порта, титулярный совѣтникъ Иванъ **Пунтаковъ**, младшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя управленія флота генералъ-аудитора, съ сохраненіемъ званія оберъ-аудитора.

**Зачисляется**, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Константинъ **Тупылевъ**, въ третій разрядъ механиковъ.

№ 51. С.-Петербургъ, 12 апрѣля 1864.

Государь Императоръ, при посѣщеніи 6-го сего апрѣля калинковскаго морскаго госпиталя, изволилъ выразиться, что госпиталь эта содержится въ отличномъ порядкѣ.

Долгомъ считаю объявить искреннюю признательность попечителю госпиталя, свиты Его Величества контръ-адмиралу князю **Голицыну**, а равно благодарность мою главному доктору, коллежскому совѣтнику **Яницкому**, и всѣмъ чинамъ за таковое исправное во всѣхъ отношеніяхъ содержаніе госпиталя.

№ 52. С.-Петербургъ, 12 апрѣля 1864.

**Перечисляется**, корветъ «Гридень» изъ третьяго въ первый разрядъ судовъ, съ назначеніемъ въ 1 флотскій Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажъ.

## ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ:

### ИНСПЕКТОРСКАГО.

№ 16. 20 марта, 1864 г.

Изъ упраздняемыхъ 44-го и 45-го флотскихъ экипажей зачисляются во вновь формируемые каспійскіе экипажи: въ 1-й: капитанъ 2 ранга Левкій **Ершовъ 2-й**; капитанъ-лейтенанты: Иванъ **Левицкій 2-й**, Порфирій **Зайкинъ 2-й**, Дмитрій **Брылкинъ 1-й**, Николай **Тверитиновъ 2-й**, Дмитрій **Жеребцовъ 2-й**, Павелъ **Гусевъ** и Ѳеодосій **Кумани 3-й**; лейтенанты: Николай **Рогаль-Левицкій 2-й**, Александръ **Канинъ 1-й**, Сергѣй **Алгазинъ**, Алексѣй **Герингъ 2-й**, Николай **Никоновъ 3-й**, князь Константинъ **Кекуатовъ** и Виталій **Лодыженскій**,—всѣ пятнадцать съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими нынѣ должностяхъ; Георгій **Костенко**, Александръ **Асланов**, Константинъ **Кутыгинъ**, Петръ **Шмидтъ 3-й**, графъ Вильгельмъ **Армфельдтъ**, Кесарь **Середовичъ**, Степанъ **Костыговъ 1-й**, Павелъ **Тумило-Денисовичъ 1-й**, Илья **Брылкинъ 3-й**, Александръ **Тумило-Денисовичъ 2-й** и Егоръ **Жеребцовъ 3-й**; мичманы: Василій **Гурдовъ**, Сергѣй **Гисси 2-й**, Александръ **Вережниковъ 2-й**, Владиміръ **Гриневичъ** и Иванъ **Степановъ 7-й**; корпуса флотскихъ штурмановъ: поручики: Андрей **Ларинъ 1-й**, Михаилъ **Вьюновъ** и Николай **Петровъ 7-й**; подпоручики: Михаилъ **Баршатскій**, Искакъ **Зениловъ 1-й**, Николай **Петровъ 9-й**, Николай **Визгановъ**, Измаилъ **Зениловъ 2-й** и Николай **Соколовъ 3-й**; прапорщики: Семенъ **Сахаровъ**, Александръ **Матвѣевъ 2-й**, Филиппъ **Бѣлоусовъ 1-й**, Константинъ **Михѣевъ**, Иванъ **Дурневъ 3-й**, Михаилъ **Кузинъ** и Евстафій **Тягинъ**; корпуса морской артиллеріи поручикъ Петръ **Лисицкій**; корпуса инженеръ-механиковъ: капитанъ Григорій **Амосовъ 1-й**; поручики: Василій **Заборовскій**, Алексѣй **Федоровъ 1-й** и Федоръ **Пономаревъ**; подпоручикъ Павелъ **Петровъ 1-й**; прапорщикъ Константинъ **Петровъ 4-й**; гардемарины: Василій **Черкашенинов**, Яковъ **Угриновичъ**, Николай **Доливо-Добровольскій** и Николай **Пыхачевъ**; кондукторы корпуса флотскихъ штурмановъ: Андрей **Агищевъ** и Александръ **Пуховъ**; коммисары, губернскіе секретари: Лукьянъ **Поликарповъ** и Василій **Харламовъ**.

Во 2-й каспійскій флотскій экипажъ: капитаны 2 ранга: Николай **Ефимовъ** и Константинъ **Бибиковъ**; капитанъ-лейтенанты: Александръ **Эсмантъ** и Яковъ **Сидоровъ**,—всѣ пять съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими нынѣ должностяхъ; Александръ **Годзевичъ**; лейте-

нанты: Леонардъ **Тавашерно** и Петръ **Федцовъ**,—оба съ оставленіемъ въ занимаемыхъ нынѣ должностяхъ; Петръ **Исаевичъ 1-й**, Георгій **Кондогури 3-й**, Павелъ **Канинъ 2-й**, Алексѣй **Мистровъ 2-й**, Алексѣй **Киткинъ 2-й**, Иванъ **Игнатьевъ 4-й**, Сергѣй **Ртищевъ**, Николай **Дурново 2-й**, Порфирій **Микулышинъ**, Николай **Костыговъ 2-й**, Валеріанъ **Тумило-Денисовичъ 4-й**, Владиміръ **Ходоровскій**, Павлинъ **Никоновъ 5-й**, Николай **Забудскій 3-й**, Александръ **Власьевъ 3-й**, Нилъ **Ковалевскій 2-й** и Александръ **Костыговъ 3-й**; мичманы: Петръ **Степановъ 6-й** и Дмитрій **Челѣевъ 2-й**; корпуса флотскихъ штурмановъ: штабсъ-капитаны: Александръ **Ерошевичъ** и Аристархъ **Казариновъ 1-й**; поручикъ Николай **Бутовскій**; подпоручики: Иванъ **Новицкій 1-й**, Егоръ **Ромашкевичъ**, Семенъ **Симаковъ**, Иванъ **Худяковъ 2-й**, Василій **Абрамовъ**, Иванъ **Вареоломѣевъ**, Николай **Омельяненко** и Викентій **Марченко 2-й**; прапорщики: Евфимъ **Квитка** и Константинъ **Моргуновъ**; корпуса инженеръ-механиковъ: штабсъ-капитаны: Іосифъ **Кузьминъ 1-й** и Александръ **Петровъ 1-й**; подпоручики: Николай **Щелкуновъ** и Федоръ **Кельбереръ**; прапорщики: Федоръ **Николинъ**, Николай **Григорьевъ 2-й** и Петръ **Денисовъ 2-й**; корпуса морской артиллеріи подпоручикъ Иванъ **Скляровъ**; гардемарины: Дмитрій **Благодаревъ**, Константинъ **Вальрондъ**, Павелъ **Даниловъ**, Константинъ **Григорковъ** и Викторъ **Кочуковъ**; кондукторы корпуса флотскихъ штурмановъ: Григорій **Радецкій**, Петръ **Востриковъ**, Михаилъ **Фридовскій**; корпуса инженеръ-механиковъ Петръ **Семеновъ**; корпуса морской артиллеріи: Ипполитъ **Соколовскій** и Алексѣй **Павловскій**; коммисары: титулярный совѣтникъ Терентій **Кокоринъ** и коллежскій секретарь Иванъ **Макогонъ**.

**зачисляются:** въ астраханскій портовый экипажъ: ластовыхъ командъ: поручикъ Петръ **Ларіоновъ**; подпоручики: Гавріилъ **Никифоровъ 1-й**, Василій **Ивановъ 7-й** и Алексѣй **Леонтьевъ**; состоящіе по адмиралтейству: Илья **Капарышкинъ** и Викторъ **Уѣйскій**; въ астраханскую артиллерійскую роту: состоящіе по артиллерійскимъ ротамъ: подпоручикъ Марцелій **Едлинскій** и прапорщикъ Петръ **Григорьевъ**.

**причисляются:** къ 1-му каспійскому флотскому экипажу: лейтенанты: Александръ **Ульскій 1-й**, Нилъ **Пущинъ**, Николай **Филиповъ 3-й**, Константинъ **Старицкій**, Константинъ **Михайловъ 8-й** и Евгеній **Завалишинъ 4-й**; корпуса флотскихъ штурмановъ: капитаны: Александръ **Савинъ**, Григорій **Федоровъ 1-й** и Левъ **Поповъ 1-й**; штабсъ-капитанъ Алексѣй **Блоковъ**; поручики: Иванъ **Петровъ 5-й**, Семенъ **Дурневъ 1-й** и Константинъ **Мякишевъ**; подпоручики: Александръ **Трофимовъ**, Иванъ **Савенко**, Дмитрій **Плюс-**

нинъ, Иванъ **Марышевъ**, Порфирій **Севастьяновъ**, Иванъ **Головачевъ** и Михаилъ **Павловъ**. Къ астраханскому портовому экипажу: поручикъ: корпуса инженеровъ морской строительной части Владиміръ **Тучковъ**; состоящіе по адмиралтейству: Степанъ **Сальниковъ** и Николай **Россель**; корпуса корабельныхъ инженеровъ кондукторъ Борисъ **Абрамсонъ**.

№ 17. 21 марта 1864.

Инспекторскій департаментъ, по приказанію г. управляющаго морскимъ министерствомъ, нужнымъ считаетъ объявить по морскому вѣдомству, для надлежащаго свѣдѣнія и руководства:

1) Что серебряная медаль, съ надписью: «за усердіе», назначенная по Высочайшему повелѣнію, объявленному въ приказѣ по морскому вѣдомству отъ 20-го декабря 1863 года за № 197, для нижнихъ чиновъ обязательнаго срока, задержанныхъ на службѣ, по случаю пріостановленія отставки, должна быть выдаваема только тѣмъ изъ нихъ, которые выслужили оный или выслужатъ таковой впредь.

2) Что изъ пользующихся на службѣ особыми преимуществами, неподчиненныхъ сроку на отставку, вышеупомянутая медаль должна быть назначаема только тѣмъ, которые выслужили или выслужатъ 20 лѣтъ, какъ это узаконено ст. 754 час. II кн. I свод. воен. пост. (по 1-му продолженію).

№ 18. 23 марта 1864.

**зачисляется**, капитанъ 2-го ранга Петръ **Ренненкампфъ 2-й**, въ 7-й флотскій экипажъ.

**переводятся**: по флотскимъ экипажамъ: лейтенантъ Александръ **Толбузинъ 1-й**, изъ 6-го во 2-й, и мичманъ Иванъ **Дурново 5-й**, изъ 10-го въ 11-й; корпуса морской артиллеріи кондукторы: Николай **Пахтусовъ** и Александръ **Шпартенко**,—оба изъ 8-го въ 11-й.

**причисляется**, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Георгій **Струковъ**, къ с.-петербургскому портовому экипажу.

№ 19. 25 марта 1864.

**зачисляются**: во вновь формируемые черноморскіе сводные флотскіе экипажи: старшіе врачи, надворные совѣтники: Викторъ **Пѣвницкій**, Левъ **Лисаневичъ**,—оба въ 1-й, старшими судовыми врачами; младшіе врачи: коллежскій совѣтникъ Василій **Блонскій**, надворные совѣтники: Эдуардъ **Гольдманъ**, Петръ **Ельфимовъ**, коллежскіе ассесоры: Константинъ **Карасевичъ**, Зенонъ **Леберъ**, Николай **Должанскій**, Рудольфъ **Загоровскій**,—всѣ семь въ 1-й, младшими судовыми врачами. Лекарскіе помощники, коллежскіе регистраторы: Семенъ **Дмитріевъ**, Александръ **Янчисъ**, Василій **Лобовъ**, — всѣ три въ 1-й, судовыми лекарскими помощниками. Надворные совѣт-

ники: старшіе врачи: Николай **Евтушевскій**, Генрихъ **Мицкевичъ**,—оба во 2-й, старшими судовыми врачами; младшіе врачи: Василій **Карчевскій**, Антонъ **Уминскій**; коллежскіе ассесоры: Леопольдъ **Райнишъ**, Сергѣй **Лобановъ**, Иванъ **Поповъ**, Павелъ **Пшеборскій**, лекаря: Николай **Прусаковъ**, Василій **Сапуновъ**,—всѣ восемь во 2-й, младшими судовыми врачами. Лекарскіе помощники, коллежскіе регистраторы: Александръ **Гавловскій**, Лука **Ильинъ**, Федоръ **Игнатьевъ**, Максимъ **Саватьевъ**,—всѣ четыре во 2-й, судовыми лекарскими помощниками. Коллежскіе совѣтники: старшій врачъ Францъ **Фортманъ**, младшій врачъ Павелъ **Верболозовъ**, лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Сергѣй **Орловъ**,—всѣ три въ 1-й, тѣми же званіями; старшій врачъ, надворный совѣтникъ Генрихъ **Гиммельрейхъ**; младшій врачъ, коллежскій совѣтникъ Матвѣй **Лашкевичъ**; лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Петръ **Марковъ**,—всѣ три во 2-й, тѣми же званіями; старшій врачъ, коллежскій совѣтникъ Стратонъ **Франковскій**: младшій врачъ, надворный совѣтникъ Александръ **Бѣлоусовъ**, и лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Антонъ **Емельяновъ**,—всѣ три въ николаевскій портовый экипажъ, тѣми же званіями; старшій врачъ, надворный совѣтникъ Алексѣй **Соколовъ**, въ севастопольскую портовую роту; лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Михаилъ **Рытовъ**, въ николаевскій морской госпиталь,—оба тѣми же званіями.

№ 21. 27 марта 1864.

Адмиралтействъ-совѣтъ журналами: 25 іюля 1862 г. ст. 22642 и 4 марта 1864 г. ст. 23385 опредѣлилъ: офицерамъ морскаго вѣдомства, командируемымъ по дѣламъ службы изъ С.-Петербурга въ Царское Село, Павловскъ и Колпино, а также въ Петергофъ, Красное Село и Гатчино, и во время навигаціи въ Кронштадтъ и обратно, съ возвратомъ въ тотъ же день, отпускать деньги на проѣздъ, согласно существующаго по военному вѣдомству правила, изложеннаго въ сводѣ военн. постан. части IV кн. III въ примѣч. къ ст. 464 по стоимости поѣздокъ туда по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ въ мѣстахъ 1 разряда.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ о семъ для руководства по морскому вѣдомству.

№ 22. 2 апрѣля 1864.

**Зачисляются**: въ николаевскій портовый экипажъ: упраздненнаго 4-го ластоваго экипажа: капитаны: Василій **Рамклу**, Михаилъ **Крыловъ 1-й**, Иванъ **Васильевъ 1-й**; штабсъ-капитанъ Петръ **Паникаровскій**; поручики: Василій **Демченко**, Іосифъ **Доронинъ**; подпоручики: Михаилъ **Ивановъ 5-й**, Александръ **Федотовъ**, Василій **Максимовъ**; прапорщики: Григорій **Емельяновъ**, Маркъ **Дани-**

ловъ 4-й; коммисаръ, коллежскій секретарь Михаилъ **Серебряковъ**. Состоящіе по адмиралтейству: капитанъ Нестеръ **Лазаревъ**, штабсъ капитаны: Иванъ **Андреевъ 2-й**, Николай **Андріевскій**, подпоручикъ Федоръ **Михайловскій**.

Въ севастопольскую портовую роту: бывшій командиръ портовой № 10-го роты, маіоръ Савва **Сафоновъ**, съ назначеніемъ командиромъ означенной роты. Штабсъ-капитаны: бывшій командиръ портовой № 14-го роты Александръ **Мутусевичъ** и бывшаго 4-го ластоваго экипажа Василій **Катаевъ**.

Въ николаевскую артиллерійскую роту: изъ упраздненной арсенальной № 6-го роты: командиръ роты, корпуса морской артиллеріи капитанъ Григорій **Левицкій-Рогаль**—командиромъ же означенной роты, штабсъ-капитанъ Левъ **Львовъ**, поручикъ Василій **Эльмановичъ**, подпоручикъ Никита **Островскій**.

№ 23. 3 апрѣля 1864.

**Зачисляются:** во флотскіе экипажи: капитанъ-лейтенантъ Аркадій **Сатинъ**, въ 1-й черноморскій сводный; лейтенанты: Николай **Всеволожскій 2-й** и Готлибъ **Рейнъ**,—оба во 2-й; Владиміръ **Борисовъ 1-й** въ 1-й каспійскій. Прибывшій въ Черное море на корветѣ «Соколъ», гардемаринъ Петръ **Сильванскій**, въ 1-й черноморскій сводный, вслѣдствіе чего исключается изъ списковъ 10-го флотскаго экипажа.

**Переводятся:** по флотскимъ экипажамъ, лейтенанты: Александръ **Риманъ 3-й**, изъ 6 въ 8-й; Александръ **Фесунъ 2-й** изъ 11 въ 4-й. Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабсъ-капитанъ Иринархъ **Бортвигъ**, изъ 4-го во 2-й. Подпоручикъ Николай **Злобинъ 2-й**, изъ 9-го въ 11-й. Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщикъ Николай **Курачкинъ**, изъ ревельскаго флотскаго полуэкипажа, во 2-й флотскій экипажъ. Кондукторъ Николай **Дмитріевъ**, изъ 2-го флотскаго экипажа въ ревельскій флотскій полуэкипажъ.

№ 24. 3 апрѣля 1864.

Изъ упраздняемыхъ 44-го и 45-го флотскихъ экипажей зачисляются: во вновь формируемые каспійскіе флотскіе экипажи: въ 1-й: старшій врачъ, надворный совѣтникъ Адольфъ **Витте**; младшій врачъ, докторъ медицины Монсѣй **Поповъ**; лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Василій **Маевскій**,—всѣ три тѣми же званіями.

Во 2-й: старшій врачъ, надворный совѣтникъ Михаилъ **Копытовскій**; младшій врачъ, коллежскій ассесоръ Петръ **Коринфскій**: лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Ѳома **Хованскій**,—всѣ три тѣми же званіями.

Въ астраханскій портовый экипажъ: младшіе врачи, коллежскіе ассесоры: Степанъ **Незабитовскій**, старшимъ врачемъ; Игнатій **Муравскій**, младшимъ врачемъ; лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Петръ **Григорьевъ**, тѣмъ же званіемъ.

Въ 1-й каспійскій флотскій экипажъ: младшіе врачи, коллежскіе ассесоры: Александръ **Савостьяновъ** и Адамъ **Зимодро**,—оба младшими судовыми врачами; лекарскіе помощники, коллежскіе регистраторы: Павелъ **Зыковъ**, Михаилъ **Петровъ** и Сергѣй **Татарченко**,—всѣ три судовыми лекарскими помощниками.

Во 2-й каспійскій флотскій экипажъ: младшіе врачи, коллежскіе ассесоры: Семенъ **Рапчинскій**, и Евгеній **Одинцовъ**,—оба младшими судовыми врачами; лекарскіе помощники, коллежскіе регистраторы: Григорій **Осиповъ**, Филатъ **Шляпинъ** и Леонтій **Былинъ**,—всѣ три судовыми лекарскими помощниками.

## ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 117. 30 марта 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что баканъ съ колоколомъ, стоявшій для опыта въ минувшую навигацію у 24 футовой банки *Средней*, на меридіанѣ Сескара, впредь ставиться не будетъ; и банка *Средняя* будетъ по прежнему ограждена съ сѣверной и съ южной стороны двумя голиками.

№ 118. 31 марта 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что съ открытіемъ навигаціи сего года, по *большому кронштадтскому рейду* будутъ сдѣланы слѣдующія измѣненія въ огражденіи его вѣхами:

1) На срединѣ линіи, соединяющей форты *Константинъ* и *Павелъ*, будетъ оставленъ для судовъ проходъ, шириною не менѣе 180 саженъ. По сѣверную сторону этого прохода будетъ поставлена красная бочка и при ней вѣха съ краснымъ флагомъ; а по южную бѣлая бочка и при ней вѣха съ бѣлымъ флагомъ.

2) Отъ *красной* бочки у прохода, къ NW отъ нея, будетъ поставленъ рядъ вѣхъ съ красными флагами, ограждающихъ рейдъ съ сѣвера; а отъ *бѣлой* бочки у прохода, къ W отъ нея, сначала будетъ поставленъ рядъ вѣхъ съ бѣлыми флагами, а далѣе къ SW рядъ вѣхъ съ голиками, разструбомъ вверхъ.

3) Съ открытіемъ навигаціи сего года, до постановки по рейду предостерегательныхъ знаковъ, будетъ поставленъ на SW отъ форта Константинъ, въ 350 саженяхъ отъ него, *пароходъ* для обозначенія входа на рейдъ.

4) По постановкѣ же вѣхъ, каждое судно, даже мелко сидящее, идя по кронштадтскому рейду, должно наблюдать *правило:* не заходить за линіи красныхъ, бѣлыхъ вѣхъ и голиковъ,—иначе оно подвергнется опасности.

5) За тѣмъ къ W отъ прохода, будетъ ставиться одинъ только *красный баканъ* № 4, на глубинѣ $26^3/_4$ футъ; а прочіе два бакана: красный подъ № 3, бѣлый подъ № 5 и красная вѣха, стоявшая отъ Толбухина маяка на SO $55^1/_2°$ въ $2^1/_6$ ит. миль, ставиться не будутъ.

6) Съ назначеніемъ прохода для судовъ между красною и бѣлою бочками, *уголъ освѣщенія* Кронштотскаго маяка долженъ уменьшиться, о чемъ въ свое время и будетъ объявлено.

№ 119. 31 марта 1864.

Морской ученый комитетъ увѣдомилъ гидрографическій департаментъ, что г. управляющій морскимъ министерствомъ, согласно положенію этого комитета, приказалъ измѣнить форму шханечнаго журнала, замѣнивъ существовавшій доселѣ порядокъ обозначенія въ этомъ журналѣ силы вѣтра, номенклатурою по системѣ Бофорта, какъ значится въ прилагаемомъ у сего образцѣ.

О таковомъ приказаніи его превосходительства, гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, къ должному до кого касаться будетъ исполненію.

## ФОРМА ИЗМѢНЕННАГО ШХАНЕЧНАГО ЖУРНАЛА.

| Часы. | Направленіе и сила вѣтра | Курсы. | Узлы. | Дрейфъ. | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | W 2 | — | — | — | |
| 2 | D 2 | — | — | — | |
| 3 | SW 2 | — | — | — | |
| 4 | — 0 | — | — | — | |
| 5 | NO 4 | — | — | — | |
| 6 | NO 10 | — | — | — | |
| 7 | D 11 | — | — | — | |

*Примѣчаніе.* Сила вѣтра, означенная цифрами, по номенклатурѣ Бофорта.

0. Штиль.

1. Корабль имѣетъ ходъ.

2. — — — отъ 1 до 2 узл.

3 — — ходъ отъ 3 до 4 узл.

4. Корабль имѣетъ ходъ отъ 5 до 6 узловъ.

5. — несетъ бомъ-брамсели.

6. — —брамсели и марсели въ 1 взятый рифъ.

7. — —марс. въ 2 взятыхъ рифа.

8. Корабль несетъ марс. въ 3 взят. рифа.

9. — несетъ зарифленные марсели и нижніе паруса.

10. Корабль несетъ зарифленный гротъ-марсель и зарифленный фокъ.

11. Корабль несетъ одни стаксели.

12. Штормъ

# II

# ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

---

## ОБЪ УБЫТКАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ НА СЧЕТЪ КАЗНЫ

### въ 1864 году

### ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

*(Продолженіе)* (*).

14) Командиръ свеаборгскаго порта, при рапортѣ отъ 5 марта 1864 г. за № 395, представилъ въ кораблестроительный департаментъ *четыре* акта объ утраченныхъ въ 1863 г. вещахъ съ винтовой канонирской лодки «Пламя», испрашивая разрѣшенія о принятіи на счетъ казны происшедшаго отъ того убытка, на сумму 3 руб. 30 коп. сер.

Изъ актовъ видно: 27 мая, 21 іюля и 15 октября, что матросами: Меноба, Петуненко и Волковымъ утоплены по нечаянности три парусинные ведра, и 17 августа матросъ Михалендскій, выполаскивая мѣдную кострюлю, въ 1 кружку, уронилъ ее по нечаянности за бортъ.

Акты эти за подписаніемъ командира лодки, капитанъ-лейтенанта барона Унгернъ-Штернберга 2, и кондуктора Петрова, утверждены вице-адмираломъ Заринымъ.

Такъ-какъ вышеозначенныя вещи утрачены по нечаянности ниж-

(*) Мор. Сб. № 4, оф.

ними чинами, директоръ кораблестроительнаго департамента, на основаніи 4 пун. 43 ст. общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, разрѣшилъ происшедшій отъ потери показанныхъ вещей убытокъ, на сумму *три* руб. *тридцать* коп. сер., принять на счетъ казны.

15) Капитанъ надъ архангельскимъ портомъ, отъ 25 февраля 1864 г., увѣдомляя кораблестроительный департаментъ, что находящійся при солинометрѣ на шкунѣ «Полярная Звѣзда», гигрометръ, по представленному командиромъ этой шкуны акту, оказался на свой предметъ негоднымъ,—испрашивалъ разрѣшенія о принятіи на счетъ казны происшедшаго отъ того убытка.

По разсмотрѣніи высланнаго изъ Архангельска сюда означеннаго гигрометра, онъ оказался негоднымъ потому, что была разбита трубка, что́ весьма легко могло случиться, ибо стекло оной крайне тонко; посему сообщено капитану надъ архангельскимъ портомъ, чтобы указалъ командиру шкуны подтвердить объ обращеніи съ этимъ приборомъ какъ можно осторожнѣе, и за тѣмъ убытокъ, происшедшій отъ разбитія гигрометра, который въ числѣ всего прибора солинометра не превышаетъ *шестидесяти* руб. сер., директоръ кораблестроительнаго департамента, на основаніи общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ ст. 43 п. 4, разрѣшилъ принять на счетъ казны.

16) По журналу адмиралтействъ-совѣта, состоявшемуся 16 января 1863 г., № 2892, ст. 22873, разрѣшено отпустить отъ свеаборгскаго порта, безвозмездно, въ видѣ пособія, коммисіи, при устройствѣ въ Гельсингфорсѣ православнаго храма, для временнаго употребленія:

| | |
|---|---|
| Гинь-лопарей въ $6\frac{1}{2}$ дюйм. . . . . | 2 |
| Гинь-блоковъ . . . . . | 4 |
| Талей толщ. въ 5 дюйм., длиною 50 саж. съ блоками . | 2 |
| Каболодныхъ строповъ . . . . . | 2 |
| Тросу бѣлаго или смоленаго толщин. въ $3\frac{1}{2}$ дюйм., для найтововъ, или кранцевъ . . . . . | 300 с. |
| Шпилей . . . . . | 4 |
| Найтовныхъ веревокъ для стрѣлъ, до . . . . . | 15 пуд. |

Командиръ свеаборгскаго порта отъ 3 сего апрѣля, за № 695, увѣдомилъ, кораблестроительный департаментъ, что отпущенныя для упомянутой надобности вещи возвращены порту, но они отъ употребленія на означенный предметъ, пришли въ негодное состояніе, отъ чего происшедшій убытокъ, составляетъ сумму въ 305 руб. $97\frac{1}{4}$ к. Директоръ кораблестроительнаго департамента на основаніи

4 пунк. 43 ст., общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ и положенія адмиралтействъ-совѣта ст. 22873, разрѣшилъ: происшедшій отъ временнаго употребленія означенныхъ вещей убытокъ, на сумму *триста пять* руб. *девяносто семь* съ *четвертью* к. принять на счетъ казны.

---

## ОБЪ ОСВИДѢТЕЛЬСТВОВАНІИ СУДОВАГО ИМУЩЕСТВА НА КОРАБЛЯХЪ «ЦЕСАРЕВИЧЪ» И «СИНОПЪ».

*(Сообщено главнымъ командиромъ кронштадтскаго порта).*

На основаніи циркуляра кораблестроительнаго департамента 4 апрѣля 1862 года № 7, назначенныя по приказамъ главнаго командира кронштадтскаго порта 1 мая 1862 г. и 24 января 1864 г. особыя коммисіи, по освидѣтельствованію въ подробности по всѣмъ частямъ казеннаго имущества на кораблях: «Цесаревичъ» и «Синопъ» нашли, что всѣ вещи и матеріалы, принадлежащіе симъ судамъ, согласно съ книгами и документами, въ цѣлости и на лицо; все имущество, какъ сохраняемое на судахъ, такъ и въ корабельныхъ магазинахъ, сберегается въ совершенномъ порядкѣ. Противъ книгъ и документовъ оказалось въ излишествѣ разныхъ матеріаловъ и вещей: на кораблѣ «Цесаревичъ», по кораблестроительной части на 486 руб. 65½ коп., по артиллерійской части на 96 коп. и на кораблѣ «Синопъ», по кораблестроительной части на 109 руб. 10 коп. и по артиллерійской части на 3 руб. Вся оказавшаяся экономія сдана съ судовъ въ портовые магазины и записана по принадлежности въ приходъ.

# ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

---

## Рапорты командира фрегата «Олегъ», капитана 2 ранга Андреева.

### I.

*Саламинская бухта, 4 января 1864 г.*

Перейдя въ Пирей 19-го декабря, я занялъ тамъ единственное, свободное мѣсто подъ сѣвернымъ берегомъ бухты, въ разстояніи 100 сажень отъ входа. Якоря были положены по румбамъ NO и SW; плехтъ на глубинѣ 6 сажень, и каната его было вытравлено 56 сажень, даглистъ на 8-ми саженяхъ съ 53 саженями каната. При сѣверныхъ вѣтрахъ, за кормою фрегата, въ разстояніи 40 сажень, стояли 2 англійскіе корабля; при южныхъ онъ подходилъ вплоть къ 26 футовой глубинѣ, ограничивающей отмель, идущую вдоль сѣвернаго берега. По тѣснотѣ бухты, стоящія въ ней большія суда имѣютъ обыкновенно 40 или 45 сажень вытравленнаго каната; грунтъ здѣсь вязкій илъ, и я могъ надѣяться, что мой плехтовый якорь, при 56 саженяхъ каната, будетъ держать фрегатъ хорошо. Но ночью съ 31 декабря на 1-е января, при свѣжемъ порывистомъ NO вѣтрѣ, замѣтили, что фрегатъ весьма медленно, при сильныхъ порывахъ вѣтра, сдаетъ назадъ и приближаетъ къ англійскому кораблю *Megantic*, почему я въ 3 часа пополуночи приказалъ развести пары. Когда машина была готова къ дѣйствію, утлегарь корабля уже начиналъ задѣвать нашъ бизань-гафель, я далъ малый ходъ впередъ и началъ поднимать плехтъ. Онъ оказался положеннымъ чисто, но у средины штока его замѣтили большую поперечную трещину, а скоба, соединяющая якорь съ цѣпью, найдена разогнутою и болтъ едва держащимся въ ней, ибо скоба разгибаясь, срѣзала чеку. Надобно было вмѣсто этого якоря отдать запасный съ правой стороны, что было тотчасъ же сдѣлано и вытравлено 40 сажень каната; но какъ только остановили машину, фрегатъ начало быстро дрейфовать, изъ чего можно было заключить, что якорь легъ нечисто. Поэтому я приказалъ снова поднимать

его. Между тѣмъ порывы вѣтра находили чаще и сильнѣе прежняго и однимъ изъ нихъ быстро понесло фрегатъ назадъ, набросило на англійскій корабль и при этомъ винтъ захватилъ корабельную цѣпь того якоря, который лежалъ у него сзади. Машина остановилась и тогда, для уменьшенія напора фрегата на корабль, я принужденъ былъ вторично отдать висѣвшій на крамболѣ, плехтъ у котораго успѣли перемѣнить поврежденную скобу. На немъ фрегатъ задержался на мгновеніе, пока корабль потравилъ нѣсколько сажень каната, а давъ винту оборотъ назадъ, очистили его и снова стали дѣйствовать машиною, начавъ въ то же время поднимать оба правые якоря. Когда плехтъ вышелъ изъ воды, то штокъ его, упершись въ форштевень, окончательно переломился и отпалъ отъ якоря; цѣпь же этого послѣдняго оказалась перепутанною съ цѣпями другихъ якорей. Очистить ее въ тогдашнемъ положеніи фрегата не было возможности, и я приказалъ выпустить этотъ якорь съ 15 саженями каната.

Приподнявъ правый запасный якорь, увидѣли и его опутаннымъ нѣсколькими шлагами своей цѣпи и въ одномъ изъ этихъ шлаговъ проходила еще цѣпь лѣваго якоря, которую не иначе можно было очистить, какъ расклепавъ и обведя кругомъ правой цѣпи на кабельтовѣ. Хотя при сѣверномъ вѣтрѣ фрегатъ не стоялъ на даглистѣ, лежавшемъ далеко назади, но, при часто налетавшихъ шквалахъ невозможно было удерживать его машиною на одномъ мѣстѣ; онъ, получая ходъ впередъ, натягивалъ даглистовую цѣпь и однимъ изъ этихъ подергиваній оборвало кабельтовъ, которымъ ее очищали, вслѣдствіе чего и даглистъ съ 90 саженями каната былъ потерянъ.

Теперь фрегатъ имѣлъ съ правой стороны якорь, опутанный своею цѣпью и исправный лѣвый запасный, но вѣтромъ его прижало въ уголъ бухты, гдѣ бросить этотъ послѣдній якорь было бы безразсудно, и поворотило къ выходу изъ бухты такъ, что единственное средство избавить фрегатъ отъ свалки съ другими судами или отъ постановки на мель было выйдти на просторъ и заняться очищеніемъ праваго якоря. Трудно было проскочить между судами и входными маяками, но это удалось. Въ описанныхъ работахъ прошелъ почти весь день, и когда мы вышли въ море, оставалось 2 часа до наступленія темноты. Опасаясь стать на послѣдній свой якорь въ Саламинѣ, при непрекращавшемся крѣпкомъ вѣтрѣ, и едва различая входъ въ этотъ проливъ, по причинѣ снѣговой мятели, я принужденъ былъ на ночь остаться въ морѣ и продержаться подъ триселями. Очистка праваго якоря заняла почти всю ночь; въ то же время перенесли запасный якорь на крамболъ, съ котораго отдавать

его удобнѣе, чѣмъ съ секторовъ, и къ утру 2-го января все было готово, чтобы снова стать на якорь, но мятель сгустилась, вѣтеръ еще скрѣпчалъ и до полудня кругомъ не было видно ни зги. Наконецъ, берега нѣсколько очистились, и я въ 3-мъ часу по полудни вошелъ въ Саламинскій проливъ, гдѣ и сталъ на два якоря.

При свалкѣ съ англійскомъ кораблемъ у насъ сломаны короткіе усы или выстрѣла для бизань-шкота и нѣсколько досокъ у кормовыхъ коечныхъ сѣтокъ; корабль же не получилъ никакого поврежденія. Якоря надѣюсь отыскать, хотя брошенные съ ними буйки ненайдены на мѣстахъ и вѣроятно обрѣзаны лодочниками. Но и по отысканіи якорей ихъ можно будетъ не иначе поднять, какъ перейдя опять съ фрегатомъ въ Пирей, если уйдетъ оттуда корабль, передъ носомъ котораго они лежатъ.

Но болѣе всего жалѣю я объ истраченномъ углѣ, котораго у меня осталось только 7 тысячъ пудовъ и купить котораго въ Пиреѣ нельзя теперь, ибо нѣтъ привоза новаго угля, а бывшіе прежде запасы всѣ израсходованы.

## II.

*Пирей; 25 января 1864 г.*

Оставленные въ пирейской бухтѣ, при уходѣ (1 января) оттуда ввѣреннаго мнѣ фрегата, два якоря, найдены и взяты на фрегатъ. Для подъема ихъ я снова перешелъ въ Пирей. Одинъ изъ этихъ якорей не имѣетъ штока и ни здѣсь, ни въ греческомъ адмиралтействѣ, находящемся на островѣ Паросѣ, нѣтъ дубовыхъ брусьевъ, нужныхъ мнѣ для сдѣланія новаго штока. Я просилъ нашего консула въ Сирѣ выслать мнѣ дубъ требуемыхъ размѣровъ, если таковой найдется въ тамошнемъ портѣ, но отвѣта еще не получилъ. Если въ Сирѣ не окажется брусьевъ, потребныхъ для штока изъ 2-хъ частей, то можно сдѣлать его изъ 4-хъ, подобно штокамъ якорей, находящихся на новыхъ англійскихъ корабляхъ. Но я мало надѣюсь на то, чтобы и такія дубовыя штуки нашлись въ Сирѣ.

Угля не подвозятъ, и я не могу ничего прибавить къ весьма малому запасу (7 тысячъ) этого матеріала, имѣющагося на фрегатѣ.

## Рапортъ командующаго корветомъ «Рында», лейтенанта Басаргина (*).

*3 ноября 1863 г.*

Окончивъ погрузку провизіи и приготовивъ корветъ къ предстоящему плаванію, вечеромъ 6 іюля вышли изъ С.-Франциско, оставивъ тамъ въ морскомъ госпиталѣ матроса Ивана Исакова и еще 5 матросовъ, неявившихся съ берега послѣ отпусковъ. Пройдя ночью маякъ Фарелонесъ и получивъ попутный вѣтеръ, мы съ разсвѣтомъ вступили подъ паруса, взявъ курсъ прямо на Сандвичевы острова, куда и прибыли на 14 день, пробѣжавъ 2000 миль при тихихъ вѣтрахъ, дувшихъ постоянно между N и NO. Съ приходомъ въ Гонолулу, на другой же день приступлено было къ оконопачиванію наружнаго баргоута, для чего мною былъ нанятъ конопатный мастеръ съ 8-ю рабочими, которые, вмѣстѣ съ нашими 15-ю матросами, окончили эту работу въ 6 дней; за тѣмъ, простоявъ здѣсь всего 10 дней, 31 августа вышли съ Гонолулу подъ парами и, отойдя на 35 миль, вступили подъ паруса, при тихомъ пассатѣ, который, по временамъ усиливаясь и снова стихая, все-таки донесъ насъ довольно скоро до банки Крузенштерна; за тѣмъ, благопріятныя обстоятельства измѣнились: самые тихіе вѣтры отъ NO до SO, подвигали насъ по 40 до 70 миль въ сутки, въ продолженіе 10 дней; тогда, невидя исхода препятствій для скораго прибытія къ мѣсту назначенія, я пошелъ искать вѣтра на югъ, и измѣня широту на 2°, получилъ болѣе ровный NO, съ которымъ корветъ легъ по параллели 20°, до меридіана 156° 44′O, а отсюда начали подыматься къ сѣверу мимо острововъ Бонинъ-Сима. 31 августа, находясь въ 135 миляхъ разстоянія отъ пройденнаго меридіана этихъ острововъ, вѣтеръ сталъ свѣжѣть и барометръ опускаться; частыя тучи съ дождемъ, несомыя вѣтромъ, обгоняли корветъ одна за другою, давая своими шквалами ходу до $11^1/_2$ узловъ. Зная изъ лоціи о штормахъ въ этомъ мѣстѣ, дующихъ исключительно отъ O, я уже разсчитывалъ на нѣсколько дней хорошаго хода, такъ-какъ вѣтеръ этотъ провожалъ насъ въ продолженіе двухъ дней, но къ вечеру опустившійся барометръ и измѣненіе вѣтра къ югу, съ признаками урагана, заставили насъ привести на правый галсъ и, закрѣпивъ всѣ паруса,

(*) Корв. «Рында» состоитъ въ эскадрѣ контръ-адмирала Попова и находится въ С.-Франциско. *Ред.*

остаться подъ гротъ-триселемъ въ рифахъ и штормовою бизанью; фокъ-стаксель былъ убранъ, такъ какъ корветъ много уваливало подъ вѣтеръ. Между 8 и 9 часами вечера, сила урагана была самая наибольшая, барометръ показывалъ 28,98; отъ постояннаго измѣненія вѣтра зыбь была самая неправильная. Въ 9 часовъ вечера, барометръ тронулся вверхъ и вѣтеръ сталъ замѣтно слабѣть; къ 1-му же часу по полуночи, совсѣмъ стихло, горизонтъ выяснило и предвѣщало солнечный день, которымъ мы и не замедлили воспользоваться, чтобы просушиться и оправиться послѣ такого свирѣпаго гостя. Въ продолженіе 9 часовъ, т. е. отъ 4 часовъ по полудни и до 1 часа по полуночи, вѣтеръ измѣнился на 10 румбовъ, отъ OSO и до SW, заставляя предполагать о весьма близкомъ разстояніи корвета отъ центра урагана, движеніе котораго было на NtW. Черезъ день мы снова продолжали плаваніе по курсу, при установившемся ровномъ вѣтрѣ отъ ONO, имѣя ходу отъ 8 до 9 узловъ. 5-го числа прошли южнымъ проливомъ группу острововъ Лючу. 8-го числа подошли къ Седѣльнымъ островамъ, гдѣ на ночь стали на якорь, а 9 сентября вошли въ Вусунгъ. По полученнымъ мною здѣсь инструкціямъ начальника эскадры, а также и по извѣстіямъ о положеніи дѣлъ въ Европѣ, мнѣ пришлось пробыть въ этомъ портѣ самое короткое время. Торопясь погрузкою угля и пополнивъ нѣсколько запасы провизіи, 11 сентября оставили Шанхай для слѣдованія въ Хакодате, куда прибыли на 12 день, при обстоятельствахъ болѣе или менѣе благопріятныхъ. Здѣсь, еще дополнивъ провизію и взявъ сколько можно болѣе угля, я, слѣдуя инструкціи, 26 сентября оставилъ Хакодате и пошелъ въ С.-Франциско. Первые два дня по выходѣ, намъ пришлось бороться съ довольно свѣжими противными вѣтрами, которые вмѣстѣ съ противнымъ теченіемъ подвигали насъ впередъ весьма медленно, зато послѣдующіе были для насъ большею частію благопріятные и, при постоянныхъ вѣтрахъ между S и SW и ясныхъ дняхъ, мы сдѣлали этотъ переходъ весьма спокойно, не смотря на осеннее время года. 26 ноября бросили якорь на рейдѣ С.-Франциско.

Во все время плаванія цифра больныхъ не превышала 15 и снисходила до 4; въ Хакодате, имѣя на корветѣ двухъ матросовъ, заболѣвшихъ береговой болѣзнью еще въ Гонолулу, и при извѣстныхъ неудобствахъ леченія подобнаго рода болѣзни на корвстѣ, я счелъ за лучшее оставить ихъ въ тамошней нашей госпитали.

## Рапортъ командира клипера «Абрекъ», капитана 2 ранга Пилкина (*).

*С. Франциско; 30 октября 1863 г.*

Оставивъ 27-го августа гавань Св. Ольги вмѣстѣ съ корветомъ «Богатырь», имѣвшимъ флагъ начальника эскадры, я, по полученіи сигналомъ приказанія «идти по назначенію», по значительной зыби и противномъ мнѣ вѣтрѣ, не позволившемъ безъ натуги машины идти подъ парами болѣе 6-ти узловъ, прекратилъ ихъ и затѣмъ слѣдующій день, при слабомъ вѣтрѣ отъ NW, въ надеждѣ, что онъ устоится, оставался подъ парусами; но 29-го утромъ маловѣтріе отъ NO принудило меня, чтобы сколь возможно поспѣшнѣе выдти изъ Татарскаго пролива, развести пары, съ которыми на слѣдующее утро я и вошелъ въ Лаперуза проливъ. Здѣсь же вновь задувшій крѣпкій ONO уменьшилъ ходъ до 6-ти узловъ, а пеленги показали, что кромѣ того, мы имѣемъ противнаго теченія до 3-хъ узловъ, а потому, чтобы избѣжать лишней траты угля, я предпочелъ выждать въ Румянцовской бухтѣ. Въ 2 часа пополудни я бросилъ якорь въ этой бухтѣ и оставался тамъ до разсвѣта 1-го сентября, и тогда, миновавъ мысъ Анива, при слабомъ OSO вступилъ подъ паруса. Плаваніе Охотскимъ моремъ сопровождалось тихими перемѣнными вѣтрами, по преимуществу между NO и SO, изъ коихъ послѣдній всегда приносилъ туманъ, который и заставилъ меня, вопреки желанія, выдти въ океанъ ближайшимъ изъ Курильскихъ проливовъ,—идти вдоль гряды до пятаго, гдѣ ночь съ 7 на 8-е сентября провелъ подъ малыми парусами, а къ утру развелъ пары, съ которыми считалъ безопаснѣе, при туманѣ, пересѣчь гряду. Съ разсвѣтомъ туманъ мѣстами поднялся, и я увидалъ себя миляхъ въ 4-хъ отъ камня «Авось», пройдя траверзъ котораго въ $^3/_4$ мили, легъ въ проливъ между Макапруши и Онекотаномъ, совершенно полагаясь на вѣрность моего мѣста, опредѣленнаго по «Авось»; но черезъ часъ увидалъ прямо по курсу островъ Макапруши, что показало мнѣ невѣрность положенія въ отношеніи Макапруши камня «Авось», который, по опредѣленіи клипера, считая мѣсто Макапруши вѣрнымъ, долженъ находиться въ 49° 48$^1/_2$′; на картахъ же назначенъ южнѣе. Долготу мои хронометры, по взятымъ въ 9-ть часовъ высотамъ солнца, показали на 12′ восточнѣе противъ пеленговъ, т. е. что вся Курильская гряда или по крайнѣй мѣрѣ сѣ-

(*) Клиперъ «Абреки» состоитъ въ эскадрѣ к.-ад. Попова. *Ред.*

верные ее острова, на 12′ западнѣе, нежели они должны быть; въ вѣрности же хронометровъ я не имѣю причины сомнѣваться, или по крайней мѣрѣ они не могли измѣнить ходъ на столько. Выйдя въ океанъ, я легъ подъ парусами къ сѣверу, направляясь въ Берингово море; вѣтръ дулъ отъ О тихій, но на слѣдующій день къ вечеру вогналъ клиперъ во всѣ рифы, что и заставило меня, изъ опасенія не быть прижатымъ къ Парамуширу или Камчатской лопаткѣ, поворотить къ S. Утромъ 10-го, пришлось сначала закрѣпить марсели, а потомъ вѣтръ вдругъ перескочилъ къ SW и сталъ стихать, такъ что отъ полдня я уже лежалъ подъ всѣми парусами къ NO; но въ ночь, шквалъ съ носу и за тѣмъ установившійся отъ NO вѣтеръ заставилъ отказаться отъ попытокъ пройдти на сѣверъ Алеутской гряды, и я легъ къ SO. 11-го и 12 числа имѣлъ, при N вѣтрѣ, довольно сносное плаваніе; 13 и 14-го—штиль и тихій NW съ громадною зыбью; 15 и 16-го—SO; 17-го—отъ того же румба штормъ, а къ вечеру маловѣтріе отъ разныхъ румбовъ, продолжавшееся и все 18-е число; 19-го утромъ крѣпкій SSO, а послѣ полудня тихій SW; отъ 20 до 23-го—плаваніе по 140 миль при SW, W и NW вѣтрѣ. До сихъ поръ я имѣлъ въ виду зайдти на Уналашку, но установившійся теперь NWtN, не позволяя достигнуть ее подъ парусами, принуждалъ сдѣлать до 150 миль паровыхъ, а главное, потерять вѣтеръ, который по курсу на Кадьякъ давалъ мнѣ до 8 узловъ хода, а потому я рѣшилъ миновать Уналашку, и до вечера 27 сентября постоянно пользовался умѣренными вѣтрами изъ W половины компаса, которыхъ до сего почти не видалъ. 27-го вечеромъ, при стихшемъ вѣтрѣ, развелъ пары и въ 5 часовъ пополудни слѣдующаго дня бросилъ якорь въ гавани Св. Павла. Въ этомъ портѣ мнѣ необходимо было исправить нѣкоторыя поврежденія въ вооруженіи и рангоутѣ клипера, случившіяся на послѣднемъ переходѣ, а именно: перемѣнить лопнувшія фоковыя стеньванты; надѣлать шкалы на фока-рею, которую 19 сентября нашли сломавшейся у самаго борта и до Кадьяка укрѣпили на скорую руку выстрѣлами и лисель-спиртами; перетянуть нижнія ванты, давшія послѣ крѣпкихъ вѣтровъ нѣкоторую слабину, и другія мелкія работы, и какъ слѣдующій по моемъ приходѣ день былъ воскресный, и я уволилъ команду на берегъ къ обѣдни, то и могъ приступить къ работамъ только вечеромъ, а кончилъ не ранѣе вечера понедѣльника; во вторникъ же (1 октября) утромъ оставилъ портъ, но за штилемъ почти цѣлыя сутки оставался въ виду кадьякскаго берега.

На Кадьякѣ, вслѣдствіе приказанія начальника эскадры, я оставилъ лейтенанта Муратова, снабдивъ его предписаніемъ, сообраз-

нымъ съ данными мнѣ наставленіями и назначивъ ему, за исключеніемъ морскаго содержанія, по 2 рубля въ сутки для найма квартиры, прислуги и проч. Я также, сообразно наставленіямъ, старался собрать здѣсь возможныя свѣдѣнія о кенайскомъ углѣ и, видя его образцы и золу, оставляемую имъ послѣ горѣнія, могу заключить, что качества этого угля ниже посредственности и едва-ли онъ превосходитъ уголь хакодатскій. Это и заставило меня измѣнить намѣреніе идти съ клиперомъ въ Кенайскую бухту для пополненія моихъ запасовъ; потому что для этого мнѣ пришлось бы сдѣлать туда и назадъ около 300 миль подъ парами,—что едва-ли вознаградилось бы тѣмъ, что я могъ получить тамъ, да къ тому же мнѣ объяснили на Кадьякѣ, что стоянка въ Англійской бухтѣ, гдѣ добывается уголь, въ осеннее время не безопасна и что при малѣйшемъ SW и даже только SW зыби надо уходить внутрь бухты, для чего осенью необходимо стоять при копи, всегда подъ парами. Къ тому же, я не имѣлъ карты Англійской бухты и не могъ достать ее на Кадьякѣ, и мнѣ приходилось, если бы я вздумалъ идти туда, положиться во всемъ на туземца, котораго предлагалъ мнѣ правитель Кадьяка въ лоцмана. Мнѣ говорили, что погрузка угля на суда въ Кенайской бухтѣ возможна только съ приливомъ; что тамъ есть для этого пристань и два или три барказа; что при благопріятной погодѣ и особой дѣятельности, можно взять тамъ въ сутки до 100 тоннъ; что тамъ всегда можно найдти угля около 500 тоннъ, и что въ настоящее время рабочихъ оставлено только 14 человѣкъ, вмѣсто 30, бывшихъ въ прошломъ году,—вотъ всѣ свѣдѣнія, которыя могъ получить я.

До 2-хъ часовъ пополудни 4 октября мое плаваніе, при W маловѣтріи, было очень медленно, и только 4 октября я получилъ свѣжій W, перешедшій скоро въ SW, съ которымъ къ разсвѣту 6-го числа подошелъ на видъ горы Ечкомбъ, откуда при стихшемъ вѣтрѣ пошелъ подъ парами на ситхинскій рейдъ, но нашедшая пасмурность и дождь, скрывшіе берега, дозволили только къ 12 часамъ бросить якорь на рейдѣ. Главный правитель американской компаніи въ Ситхѣ, капитанъ 1 ранга Фуругельмъ, узнавъ о нуждахъ клипера въ рангоутныхъ деревьяхъ, оказалъ полное желаніе помочь мнѣ и сдѣлалъ распоряженіе о спускѣ по рѣкѣ, отъ мѣста рубки лѣса, годныхъ мнѣ деревъ; но къ сожалѣнію, осенняя малая въ рѣкѣ вода не дозволила этого сдѣлать, а тотъ лѣсъ, который былъ спущенъ, не подходилъ къ моимъ размѣреніямъ, почему мнѣ пришлось удовольствоваться только выборомъ дерева на марса-рею и лисель-спирты, да кромѣ того, я получилъ 15 сажень двухполѣнныхъ дровъ (по 15 руб. ассигн. за сажень), что послужило

нѣкоторымъ подспорьемъ къ имѣемому у меня углю. Что же касается до возобновленія запасовъ провизіи и шкиперскихъ матеріаловъ, то въ Ситхѣ сами чувствовали во всемъ этомъ недостатокъ, и я получилъ только 50 пудовъ сухарей. Въ Ситхѣ я оставался до утра вторника, т. е. до 8 октября, и затѣмъ пошелъ въ С.-Франциско. Въ ночь съ 9 на 10-е, имѣлъ штормъ отъ OSO, въ который былъ смытъ волненіемъ вельботъ съ боканцевъ, а утромъ увидалъ, что поврежденный въ ураганѣ топъ фокъ-мачты, теперь свернулся совсѣмъ, что̀ заставило меня къ имѣемымъ на фокъ-мачтѣ многимъ талямъ и шкаламъ, прибавить еще тѣхъ и другихъ и кромѣ того, для облегченія топа замѣнить фока-рею марса-реей, а марса-рею брамъ-реей; хотѣлъ также спустить на найтовъ стеньгу, что̀ послужило бы прекраснымъ шкаломъ для топа мачты, но опасался, чтобы съ ослабленіемъ стень-вантъ и фордуновъ, она не полетѣла вмѣстѣ съ топомъ; да кромѣ того, мачта была на столько согнута, что едва ли бы стеньга могла идти внизъ, что̀ впослѣдствіи и оправдалось. 11 октября я имѣлъ тихій SW, а 12-го штиль, и какъ мой поврежденный рангоутъ торопилъ меня выйдти скорѣе изъ большихъ широтъ и притомъ я хотѣлъ, чтобы къ С.-Франциско угольные ящики были чисты отъ дровъ, то 12-го развелъ пары и очень удачно, потому что совершенно мертвый штиль продолжался двое сутокъ, въ которыя клиперъ, идя подъ двумя котлами съ углемъ и двумя съ дровами,—сдѣлалъ до 390 миль и находился уже въ 46° широты и 129° 30′ долготы, гдѣ получилъ тихій NO, который, постепенно выравниваясь, давалъ къ вечеру, не смотря на малую парусность клипера (марселя вмѣсто нижнихъ парусовъ и брамсели вмѣсто марселей, съ брамъ и унтеръ-лиселями) до 9 узловъ хода и довелъ насъ къ утру 16 октября на 40 миль отъ маяка Фарелонесъ, гдѣ я развелъ пары и, опросивъ бывшій въ виду американскій баркъ, оставившій 6 дней тому назадъ Ванкуверъ, и узнавъ, что особыхъ для меня новостей нѣтъ, пошелъ на рейдъ С.-Франциско и въ $^1/_2$5 часа сталъ тамъ на якорь. Въ продолженіе послѣднихъ сутокъ я шелъ въ разстояніи отъ берега отъ 20 до 12 миль, но берега не видалъ ни на минуту, хотя тумана и не было, и только въ полдень показался какъ бы закрытый пеленою мысъ Reyes, отъ котораго мы тогда были въ 9 миляхъ, при совершенно ясномъ солнцѣ,—и затѣмъ остальной берегъ, прилегающій ко входу въ портъ, открывался только тогда, когда мы подходили еще на болѣе близкое разстояніе. Пройдя маякъ Punta-Bonito, я получилъ отъ крѣпости, находящейся на южномъ берегу, салютъ флагомъ, на который отвѣтилъ, и за тѣмъ, идя далѣе во внутренность рейда, подо-

шелъ къ маленькому пароходику, имѣвшему какой-то особенный флагъ на кормѣ и гротъ-брамъ-стеньгѣ, и именно бѣлыя и красныя полосы, но не вдоль, какъ на американскомъ флагѣ, а поперекъ, и въ углу обыкновенный американскій гюйсъ. Когда клиперъ довольно къ нему приблизился, увидали, что пароходъ сдѣлалъ выстрѣлъ, но я не счелъ его относящимся къ себѣ, тѣмъ болѣе, что, бывъ прошлый годъ въ С.-Франциско, зналъ нѣсколько правила этого порта; но когда вскорѣ послѣ перваго выстрѣла, второй былъ сдѣланъ ядромъ, давшимъ рикошетъ подъ моимъ бушпритомъ, я рѣшительно не зналъ на какой мысли мнѣ остановиться, а какъ флагъ парохода былъ незнакомъ мнѣ, то я вообразилъ, что часть города С.-Франциско взята Южными штатами, намъ непріязненными,—ударилъ тревогу и, приказавъ еще прибавить ходъ, остановилъ клиперъ передъ носомъ этого парохода, но въ это время отъ него отвалила шлюпка съ офицеромъ, который, приставъ къ борту, объяснилъ, что это ихъ новыя правила по случаю опасенія крейсеровъ Южныхъ штатовъ и что пароходъ этотъ, занимая постъ брантвахты, имѣетъ флагъ, присвоеный судамъ этого рода. Такое объясненіе, по моему мнѣнію, было совершенно достаточно, но я не могъ не обратить вниманіе офицера на возможность съ моей стороны, по незнанію этихъ правилъ, отвѣта на его ядро и на послѣдствія этого? Ставъ на якорь, я имѣлъ удовольствіе принять командира парохода, пріѣхавшаго извиниться за выстрѣлъ; на что я отвѣчалъ, что какъ только это его обязанность, то тутъ нѣтъ мѣста извиненію, но нельзя не желать, чтобы это правило было болѣе извѣстно, или чтобы употребленіе пароходомъ международныхъ сигналовъ, предупреждало идущія суда о законѣ останавливаться передъ брантвахтой,—что, правда, хотя и выполняется лоцманами, но неизвѣстно тѣмъ, кто, какъ я, считалъ лишнимъ брать ихъ (*).

(*) Точно такой же случай былъ здѣсь съ англійскимъ адмиральскимъ фрегатомъ и, можетъ быть, вмѣсто извиненія передъ адмираломъ, было пущено ядро подъ носомъ «Абрека». *Прим. к.-ад. Попова.*

## Рапортъ командира «Пересвѣтъ», капитанъ-лейтенанта Копытова (*).

*Сіенфуегосъ, 2 февраля 1864 года.*

28 января сего года фрегатъ «Пересвѣтъ» снялся съ якоря съ Сантъ-Яго де-Куба и 2 февраля пришелъ въ портъ Сіенфуегосъ. Оставленный фрегатомъ портъ Сантъ-Яго совершенно закрытъ съ моря и, находясь въ долинѣ между горами, считается нездоровымъ въ отношеніи къ лихорадкамъ—желтой и перемежающейся. Медикъ стоявшаго здѣсь испанскаго военнаго парохода *Blaseo de Garay*, говорилъ, что почти въ единственномъ портѣ на Кубѣ случаи желтой лихорадки встрѣчаются въ разное время года, во всѣхъ же остальныхъ они бываютъ только въ продолженіе лѣтнихъ дождливыхъ мѣсяцевъ. Въ военномъ отношеніи портъ достаточно защищенъ замкомъ Моро, чему особенно способствуетъ узкость входа—неболѣе 50 сажень. С.-Яго имѣетъ почтовое пароходное сообщеніе съ С.-Доминго, Ямайкой, портами южнаго и сѣвернаго берега Кубы и прямое сообщеніе съ Европой два раза въ мѣсяцъ: послѣднія, полученныя 26 января, газеты были изъ Парижа $^{3}/_{15}$ января. Одновременно бываетъ до 30 и болѣе судовъ, но подъ нашимъ торговымъ флагомъ очень рѣдко, не болѣе двухъ, трехъ въ годъ, и прямыхъ сношеній съ русскими торговыми фирмами вовсе нѣтъ. Привѣтливый и радушный пріемъ здѣшняго общества, сдѣланный мнѣ и гг. офицерамъ фрегата, много превзошелъ наши ожиданія, такъ какъ далеко не всегда приходилось пользоваться подобнымъ гостепріимствомъ, при посѣщеніи иностранныхъ портовъ. Въ отвѣтъ за оказанное намъ радушіе, мы пригласили на фрегатъ всѣхъ нашихъ знакомыхъ и ихъ пріятелей; общество приняло приглашеніе съ большимъ удовольствіемъ и, судя по тому сколько танцовали, кажется, всѣ остались довольны первымъ знакомствомъ съ русскими.

Занятія на фрегатѣ въ продолженіе стоянки заключались въ приведеніи въ порядокъ всего, чему мѣшали морозы предшествующихъ портовъ, посѣщенныхъ нами. Въ 6 часовъ каждаго утра производилось общее ученье; послѣ обѣда, ежедневно, одно отдѣленіе команды увольнялось на берегъ, причемъ люди предупреждались о необ-

(*) Фрегатъ «Пересвѣтъ» состоитъ въ эскадрѣ к.-ад. Лесовскаго и плавалъ, какъ видно изъ рапортовъ, въ вестъ-индскихъ водахъ. *Ред.*

ходимыхъ гигіеническихъ предосторожностяхъ здѣшней мѣстности. Случаи заболѣванія бывали, и однажды 14 человѣкъ въ одну ночь поносомъ,—обстоятельство, встревожившее меня; но къ утру 10 человѣкъ изъ заболѣвшихъ уже оправились совершенно, а черезъ два дни, изъ всѣхъ 14-ти, не было въ лазаретѣ ни одного. Въ этомъ случаѣ имѣло вліяніе не какая-нибудь мѣстная болѣзнь, а простое разстройство желудка, отъ неумѣренности. Въ разное время, еще 4 человѣка заболѣвали слабостію и нѣкоторые изъ нихъ рвотою, такъ что заставляли доктора опасаться—не начало ли это желтой лихорадки, но, благодаря Бога, все это скоро проходило, кромѣ одного случая, гдѣ больной почти еще не поправляется, хотя смотрѣвшій его здѣшній докторъ и находитъ больнаго внѣ опасности. Опасаясь, однакожъ, что мѣстность С.-Яго начала оказывать вліяніе на здоровье команды, я 28 января оставилъ его. И тотчасъ по выходѣ изъ пролива замѣтно было освѣженіе, произведенное на насъ чистымъ морскимъ вѣтромъ,—чувство, подобное тому, какое мы ощущаемъ по выходѣ изъ душной комнаты на свѣжій воздухъ,—до того заливъ этотъ замкнутъ между горами.

Не смотря на маловѣтріе и незначительность разстоянія, весь переходъ до Сіенфуегоса сдѣланъ нами подъ парусами, съ цѣлью освѣженія людей и самаго фрегата послѣ послѣдней стоянки. На переходѣ изъ С.-Яго не было никакихъ особенныхъ случаевъ.

По исполненіи порученія начальника эскадры, пойду съ фрегатомъ въ Гаванну, съ заходомъ предварительно на Тринидадъ.

# ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

## НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

*(исправлено по 30 апрѣля)*

| Названіе судовъ. | Число | | | | Командиры. | Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Орудій. | Силъ. | Офицер., гардемар. и кондук. | Нижнихъ чиновъ. | | |
| Эскадра у сѣверныхъ береговъ Америки: | | | | | | |
| Фрег. **Александръ-Невскій** . . . . | 50 | 800 | 39 | 664 | К. 1 р. *Ѳедоровскій.* | 17 д. 1863 г. приб. на Гампт.-Роад. |
| Фрег. **Пересвѣтъ** . | 43 | 450 | 37 | 536 | К.-Л. *Копытовъ.* | 6 апрѣля приб. въ Нью-Іоркъ. |
| — **Ослябя** . . | 35 | 360 | 25 | 431 | К. 1 р. *Бутаковъ 3.* | 16 янв. нах. на Гампт.-Роад. у крѣп. Монрое, 6 мар. ушелъ къ Бермудск. остров. |
| Корв. **Варягъ** . . | 17 | 360 | 27 | 303 | К.-Л. *Лундъ.* | |
| — **Витязь** . . | 17 | 360 | 24 | 302 | К.-Л. *Кремеръ.* | 21 марта вышелъ изъ порта С.-Яго въ Балтиморъ. |
| Клип. **Алмазъ** . . | 5 | 350 | 15 | 162 | К.-Л. *Зеленой.* | 27 марта приб. въ Нью-Іоркъ. |
| Эскадра Тихаго Океана: | | | | | | |
| Корв. **Калевала** . | 11 | 250 | 18 | 159 | Л. *Геркенъ.* (К-щій) | 27 окт. находился въ С.-Франциск. |
| » **Богатырь** . | 17 | 360 | 21 | 266 | К.-Л. *Скрыплевъ.* | Тоже. |
| » **Рында** . . | 11 | 160 | 15 | 159 | Л. *Басаргинъ.* (К-щій) | 26 нояб. находился въ С.-Франциско. |
| Клип. **Абрекъ** . . | 5 | 300 | 16 | 128 | К. 2 р. *Пилкинъ 1.* | 17 октября приб. въ С.Франциско. |
| » **Гайдамакъ** . | 7 | 250 | 15 | 138 | К.-Л. *Пещуровъ.* | 27 окт. (8 нояб.) нах. въ С.-Франц. |
| Въ отдѣльномъ плаваніи: | | | | | | |
| Въ Средиземномъ морѣ. | | | | | | |
| Фрегатъ **Олегъ** . . | 57 | 800 | 37 | 679 | Фл.-Ад. К. 1 р. *Бирилевъ.* | 25 января находился на Пирейскомъ рейдѣ. |
| На станціи въ Константинополѣ. | | | | | | |
| Пароходъ **Тайфъ** . | — | 180 | 8 | 70 | *Л. Горъ.* (К-щій) | Въ Константинополѣ. |
| — **Алушта** . | — | 80 | 5 | 61 | К.-Л. *Викорстъ 3.* | Въ Галацѣ. |

# ВѢДОМОСТЬ КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

## МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КЪ 1-МУ АПРѢЛЯ 1864 Г.

| | Оставалось къ 1-му марта | | Поступило въ мартѣ. | | Итого. | | Израсходовано въ мартѣ. | | Осталось къ 1-му апрѣля. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Суммъ эмеритальнаго капитала морскаго вѣдомства: | Руб. | К. | Руб. | К. | Руб. | К. | Руб. | К. | Руб. | К. |
| Въ деньгахъ. . . . . | 2027 | 95¼ | 25120 | 07 | 27148 | 02¼ | » | » | 27148 | 02¼ |
| Въ билетахъ Коммисіи Погашенія долговъ: | | | | | | | | | | |
| а) 5-го 4% займа . . | 750000 | » | » | » | 750000 | » | » | » | 750000 | » |
| б) 5 и 6-го 5% займа. | 208000 | » | » | » | 208000 | » | » | » | 208000 | » |
| в) 4% непрерывно-доходныхъ билетахъ. . | 564865 | » | » | » | 564865 | » | » | » | 564865 | » |
| Въ облигаціяхъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. . . . . | 1000000 | » | » | » | 1000000 | » | » | » | 1000000 | » |
| Въ 5% выкупныхъ свидѣтельствахъ . . | 2139300 | » | » | » | 2139300 | » | » | » | 2139300 | » |
| Итого. . . . | 4664192 | 95¼ | 25120 | 07 | 4689313 | 02¼ | » | » | 4689313 | 02¼ |
| Въ томъ числѣ: | | | | | | | | | | |
| Деньгами . . . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | 27148 | 02¼ |
| Билетами . . . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | 4662165 | » |

*Примѣчаніе.* Принадлежащіе эмеритальной кассѣ: деньги состоятъ въ числѣ общихъ суммъ казначейства морскаго министерства, на текущемъ счетѣ въ государственномъ банкѣ; а билеты, облигаціи и проч. процентныя бумаги хранятся въ особомъ сундукѣ въ общей кладовой морскаго министерства и по освидѣтельствованіи 14 сего апрѣля оказались въ цѣлости.

Эмеритальную кассу повѣряли и подлинный актъ свидѣтельства подписали: завѣдывающій эмеритальною кассою Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Варрандъ*, Контръ-Адмиралъ *Зеленой*, Генералъ-Маіоръ *Мещеряковъ*, Капитанъ 1-го ранга *Воеводскій*, Генералъ-Маіоръ *Роде*, Статскій Совѣтникъ *Пешуровъ* и Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Бѣльковскій*.

Начальникъ Казначейства Морскаго Министерства, *Бѣльковскій*.

# III

# НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

# О СТАЛЕЛИТЕЙНОМЪ ПРОИЗВОДСТВѢ.

Принимаясь за краткое описаніе нѣкоторыхъ металлургическихъ производствъ на уральскихъ горныхъ заводахъ, я выбралъ для моей статьи только такіе предметы, которые больше всего меня заинтересовали и которые, въ бытность мою на заводахъ, ясно обозначили, такъ сказать, путь для моей будущей дѣятельности, какъ предметовъ спеціальныхъ, требующихъ значительной разработки и болѣе значительныхъ свѣдѣній, постоянно пополняемыхъ теоріей и практикой, при которыхъ только и возможна мысль объ усовершенствованіи. На этомъ основаніи я позволилъ себѣ сдѣлать только краткій очеркъ, не вдаваясь въ излишнія подробности, при томъ, конечно, предположеніи, что всѣ эти подробности были бы ни больше, ни меньше какъ повторенія давно уже высказаннаго,—и ограничился нѣсколькими словами о приготовленіи литой стали по способу Обухова; а въ заключеніе слегка упомянулъ о способѣ Бессемера, или лучше сказать, объ испытаніи этого способа въ тагильскихъ заводахъ г. Демидова. Оба эти способа — самые интересные и самые новые въ настоящее время, и благодаря содѣйствію правительства, начали развиваться съ большимъ успѣхомъ и у насъ въ Россіи.

Изъ всѣхъ усовершенствованныхъ способовъ приготовленія литой стали, самаго большаго вниманія заслуживаетъ способъ г. Обухова. По его способу является возможность получать литую сталь въ большихъ массахъ, совершенно однородныхъ и желаемыхъ качествъ, отъ самой мягкой до въ высшей степени твердой, отличительныя свойства которой—чрезвычайная вязкость, упругость, а самое главное: способность свариваться, чему не всегда удовлетворяютъ другіе способы, и что такъ ясно указываетъ на раціональность производства стали г. Обухова. Если же принять во вниманіе еще одно важное экономическое обстоятельство, а именно: дешевизну въ сравненіи съ другими раціональными способами изготовленія литой стали, то можно придти къ тому вѣрному заключенію, что всѣ преимущества

этого превосходнаго изобрѣтенія дѣйствительно на сторонѣ способа нашего чисто-русскаго изобрѣтателя. Такъ напримѣръ, крупповскія пушки, приготовляемыя на знаменитой фабрикѣ близъ Эссена въ Вестфаліи, стоютъ 45 руб. за пудъ и далеко не лучше обуховскихъ; Обухова же стоютъ только 16 руб. 50 коп. (*). Такая чувствительная разница въ цѣнѣ, даже если смотрѣть на способъ г. Обухова чисто со стороны экономической, невольно въ каждомъ развиваетъ любопытство, хоть-бы только познакомиться съ его изобрѣтеніемъ. Это чувство я испыталъ на себѣ. По пріѣздѣ на Уралъ, я счелъ необходимостью прежде всего побывать на Князе-михайловской фабрикѣ въ Златоустовскомъ заводѣ, гдѣ въ настоящее время сталелитейное производство распространяется съ большимъ успѣхомъ; и потому все краткое мое изложеніе будетъ преимущественно касаться этого завода, какъ лучшаго на Уралѣ. Сюда доставлены изъ Бельгіи паровыя машины, сверлильные, токарные и строгальные станки, воздуходувные цилиндры большихъ размѣровъ и четыре паровыхъ молота различнаго вѣса. Воздуходувные цилиндры эти будутъ приводимы въ движеніе 160 сильною паровою машиной, при чемъ цилиндры эти, при діаметрѣ около 9 футъ каждый, при длинѣ хода поршня въ 8 фут., при скорости 30 оборотовъ въ $1'$, будутъ доставлять до 30 000 кубическихъ футъ воздуха въ минуту. Нѣкоторые станки для окончательной отдѣлки стальныхъ орудій и два паровыхъ молота уже установлены. Самый большой молотъ, вѣсомъ въ 550 пудъ, устроенъ по системѣ Конди; а другой, въ 1 тоннъ вѣсомъ, по системѣ Несмита. Всѣ машины, станки и молоты были заказаны на извѣстномъ заводѣ Seraing общества Cockerill. Отливка и отдѣлка различныхъ частей паровыхъ молотовъ отличается необыкновенною чистотою и тщательностію начиная отъ гигантскихъ станинъ пароваго молота до послѣдняго винта и гайки. Къ несчастію, этотъ огромный молотъ, въ первый разъ появившійся на Уралѣ и предназначенный собственно для ковки 24-хъ фунтовыхъ пушекъ, былъ испорченъ по неопытности механика, который неправильно установилъ станины молота; вслѣдствіе такой ошибки, станины, при первой же пробѣ, въ нѣкоторыхъ частяхъ обнаружили значительныя трещины, такъ что ковка 24-хъ фунтовыхъ пушекъ, не смотря на всѣ мѣры, принятыя для скорѣйшаго исправленія молота, должна была на время пріостано-

(*) По заказамъ въ послѣднее время, Крупна сталь въ орудіяхъ, напр. 9 д., стоитъ 27 руб. пудъ. Въ снарядахъ же меньше, такъ напримѣръ, 300 ф. продолговатая бомба стоитъ 100 талер. пудъ, т. е. около 14 руб. Нужно полагать, что такое пониженіе цѣны со стороны г. Крупна явилось вслѣдствіе конкуренціи.

виться. Но я оставляю разборъ современныхъ средствъ Князе-михайловской фабрики и постараюсь прослѣдить весь ходъ работъ собственно сталелитейнаго производства, предупреждая заранѣе, что это описаніе ни больше, ни меньше, какъ извлеченіе изъ краткихъ замѣтокъ, составленныхъ мною при посѣщеніи уральскихъ горныхъ заводовъ.

Приступая къ изложенію способа приготовленія литой стали, необходимо прослѣдить сначала весь процесъ подготовки сырыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для полученія литой стали по способу, изобрѣтенному корпуса горныхъ инженеровъ полковникомъ Обуховымъ.

Главное отличіе этого способа заключается въ приготовленіи шихты, въ составъ которой входитъ главнымъ образомъ въ извѣстной пропорціи рафинированный чугунъ, сырцовая сталь и магнитный желѣзнякъ. Все это вмѣстѣ составляетъ отличительный характеръ обуховской шихты.

Разсмотримъ всѣ послѣдовательности ея приготовленія, начиная съ рафинированія чугуна, приготовленія сырцовой стали и проч. и оканчивая процесомъ самаго литья стали и ковки болванокъ.

*Рафинированіе чугуна.* Для приготовленія стали употребляется самый чистый, сѣрый чугунъ, несодержащій ни сѣры, ни фосфора, выплавляемый въ Златоустовскомъ округѣ, преимущественно въ Саткинскомъ заводѣ, изъ лучшихъ легкоплавкихъ рудъ, какъ напримѣръ магнитный и бурые желѣзняки.

Но такъ какъ всякій чугунъ, при какихъ бы условіяхъ его ни выплавляли, всегда содержитъ въ себѣ постороннія примѣси, которыя могутъ быть выдѣлены лишь переплавкой или рафинированіемъ штыковаго чугуна въ особо устроенныхъ отбѣливательныхъ горнахъ, то за неимѣніемъ такихъ горновъ въ Златоустѣ, выдѣленіе примѣсей изъ чугуна производится въ обыкновенныхъ кричныхъ горнахъ, въ которыхъ приготовляется сырцовая сталь, съ нѣкоторыми только измѣненіями размѣровъ горна и установки фурмы. Для этой операціи надъ чугуномъ, дно горна нѣсколько наклоняютъ къ передней его стѣнкѣ, чтобы чугунъ быстрѣе вытекалъ и не могъ застывать во время выпуска; фурма устанавливается дюйма на два выше обыкновеннаго, съ цѣлью вмѣстить большее количество расплавленнаго чугуна и для ускоренія процесса обезуглероживанія; разстояніе фурмы, отъ задней стѣнки горна, увеличивается болѣе чѣмъ для приготовленія сырцовой стали. Установивъ фурму, горнъ засыпаютъ холоднымъ углемъ и, положивъ нѣсколько раскаленныхъ

угольевъ, пускаютъ дутье (*). На разгорѣвшійся уголь закладываютъ небольшія свинки чугуна, которыя чрезъ извѣстный промежутокъ времени начинаютъ плавиться. Расплавленный такимъ образомъ чугунъ, проходя мимо фурмы, обезуглероживается до нѣкоторой степени дѣйствіемъ струи кислорода вдуваемаго воздуха и, слѣдовательно, постепенно очищается, т. е. часть углерода чугуна переходитъ въ окись, а часть желѣза, кремнія, марганца и другихъ веществъ, окисляется, образуя шлаки. Расплавивъ чугунъ въ достаточномъ количествѣ, его выпускаютъ изъ передней стѣнки горна на чугунный полъ фабрики и обливаютъ холодной водой. Отъ быстраго охлажденія онъ дѣлается жесткимъ и, закаливаясь, принимаетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ различные оттѣнки побѣжалости, фіолетоваго цвѣта. Такой чугунъ въ изломѣ своемъ имѣетъ лучистое сложеніе, цвѣтъ бѣлый, матовый, частію блестящій.

При изложеніи способа рафинированія чугуна я не могу не упомянуть о той экономической сторонѣ, касательно сбереженія матеріаловъ, которою вообще отличается примѣненіе г. Обухова; такъ въ послѣднее время бытности моей въ Златоустѣ, сдѣланы весьма удачные опыты рафинированія чугуна въ горнѣ Тайлора, гдѣ употребляются съ большою выгодою стальныя стружки, остающіяся послѣ обтачиванія орудій и высверливанія каналовъ, присаживая эти стружки къ расплавленному чугуну, съ нѣкоторыми веществами, сохраняемыми въ секретѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что подобное примѣненіе стальныхъ стружекъ удешевитъ самое приготовленіе литой стали; а получаемый такимъ образомъ рафинированный чугунъ будетъ гораздо лучшихъ качествъ.

Говоря о рафинированіи чугуна, я считаю не лишнимъ представить размѣры горна и расположеніе фурмы, потому что, не смотря на ихъ сходство въ устройствѣ съ горнами для приготовленія сырцовой стали, нельзя, однакожъ, не замѣтить нѣкоторой разницы, собственно въ размѣрахъ. Размѣры эти слѣдующіе:

Ширина горна (разстояніе отъ фурменной стѣнки до противуфурменной) равна 24 дюймамъ.

Длина горна (разстояніе отъ передней стѣнки до сберегательной доски) равна 26-ти дюймамъ.

---

(*) Воздухъ въ горны доставляется двумя двудувными цилиндрами, поршни которыхъ приводятся въ движеніе желѣзнымъ наливнымъ колесомъ. Изъ цилиндровъ воздухъ проходитъ по чугуннымъ трубамъ въ регуляторъ (уравнитель), а оттуда помощію желѣзныхъ трубъ и придѣланныхъ къ нимъ такихъ же фонтановъ, проводится въ горны. На фонтаны надѣваютъ кожанные рукава, къ которымъ прикрѣпляется сопло, вставляемое въ мѣдную фурму.

Глубина горна (разстояніе отъ фурмы до дна горна) равна: при рафинированіи чугуна 10 дюйм., а для приготовленія сырцовой стали 8 дюйм.

Наклонъ фурмы въ горнъ: для рафинированія чугуна около 15°, а для сырцовой стали 12°.

Разстояніе фурмы отъ задней стѣнки горна: для сырцовой стали 11 дюйм., для чугуна болѣе 12-ти дюйм.

Размѣры фурмы: для сырцовой стали: ширина равна 16-ти линіямъ, высота 12-ти; для рафинированія чугуна: ширина равна 17-ти, а высота 14-ти линіямъ.

Высовъ фурмы въ горнъ равенъ 3 дюймамъ.

Въ заключеніе остается сказать объ успѣхѣ этой работы, который, понятно, на столько же зависитъ отъ дѣятельности рабочихъ, какъ и отъ устройства самаго горна: въ одну двѣнадцатичасовую смѣну въ каждомъ горнѣ переплавляется до 130 пуд. чугуна и въ этотъ промежутокъ сожигается не болѣе 2 коробовъ угля на каждые 100 пуд. чугуна (*).

Угаръ металла при рафинированіи простирается отъ 5-ти до 7-ми процентовъ на все количество расплавленнаго чугуна.

Теперь перейдемъ къ приготовленію сырцовой стали:

*Приготовленіе сырцовой стали* есть ни что иное какъ недоконченная операція приготовленія желѣза кричнымъ способомъ. Но нужно замѣтить, что при выдѣлкѣ стальной крицы производство работы должно быть самое осторожное, потому что при малѣйшей невнимательности, стальная крица легко можетъ быть испорчена, она будетъ или жесткая т. е. съ большимъ содержаніемъ углерода и, слѣдовательно, по составу своему будетъ приближаться къ чугуну, или же, что еще хуже, мягкая, т. е. желѣзистая; въ послѣднемъ случаѣ, почти невозможно превратить крицу въ стальную.

Операціи надъ приготовленіемъ чугуна, какъ для литой стали, такъ и для сырцовой, тѣ же самыя, т. е. въ обоихъ случаяхъ чугунъ рафинируютъ такимъ же точно образомъ, какъ мы уже сказали о рафинированіи чугуна вообще; но не должно упускать изъ виду того важнаго обстоятельства, что при выдѣлкѣ стали вліяніе сѣры и фосфора еще значительнѣе, нежели при полученіи желѣза. Эти два вещества, сѣра и фосфоръ, оказываютъ совершенно противоположные результаты при той же самой температурѣ,—сѣра, входя въ составъ раскаленнаго желѣза, или стали, дѣлаетъ ее совершенно

(*) Коробъ—обыкновенная казенная мѣра, принятая на уральскихъ заводахъ. Это просто 4 угольный ящикъ, вмѣстимость котораго равняется 22 656 кубическимъ вершкамъ, или содержитъ 24 рѣшетки и вѣситъ среднимъ числомъ 20 пудъ.

неспособною для ковки; а фосфоръ имѣетъ обратное дѣйствіе, т. е. дѣлаетъ желѣзо, или сталь негодными при обыкновенной холодной температурѣ. Отсюда является необходимость обращать особенное вниманіе на чистоту матеріаловъ, предназначенныхъ для приготовленія всякаго рода стали. Безъ этого условія, сталь, содержащая даже самое незначительное количество сѣры, при первомъ же ударѣ подъ молотомъ, разлетается въ куски; присутствіе же фосфора даетъ возможность хорошо выковывать сталь, но за то она совершенно негодна къ употребленію при обыкновенной температурѣ.

Принявъ во вниманіе такіе результаты отъ присутствія въ стали сѣры и фосфора и необходимость тщательной очистки приготовительныхъ матеріаловъ, приступимъ къ изложенію самыхъ работъ. Но прежде этого упомянемъ, между прочимъ, что горны, служащіе для приготовленія сырцовой стали, такіе же точно, какъ и для кричнаго желѣза, съ незначительными только отличіями въ своихъ размѣрахъ и расположеніяхъ фурмъ.

Работа на стальную крицу начинается съ того, что горнъ очищаютъ отъ шлаковъ, которые могли остаться въ періодъ предъидущей операціи, и наполняютъ его почти до фурмы угольнымъ мусоромъ, потомъ кладутъ крупный уголь, зажигаютъ его и пускаютъ дутье. На разгорѣвшійся уголь забрасываютъ нѣсколько лопатъ шлака, съ тою цѣлью, чтобы онъ, расплавившись, образовалъ на днѣ горна жидкую массу. И когда шлакъ расплавится, въ горнъ кладутъ желѣзные обрѣзки для ускоренія операціи и на томъ еще важномъ основаніи, что часть всего количества углерода, (заключающагося въ чугунѣ), который необходимо выдѣлить при возвышенной температурѣ, дѣйствіемъ воздуха будетъ соединяться съ желѣзомъ и образовывать сталь. Какъ только желѣзные обрѣзки раскалятся и осядутъ, то куски рафинированнаго чугуна, предъ этимъ положенные для нагрѣванія на противу-фурменную доску, начинаютъ надвигать въ горнъ. Разогрѣвшійся чугунъ начинаетъ плавиться небольшими каплями и, проходя мимо фурмы, садится въ крицу. Въ продолженіе образованія крицы, мастеръ время отъ времени погружаетъ въ горнъ желѣзный ломокъ, и по шлаку, пристающему къ ломку, можно уже судить о качествѣ приготовляемой крицы. Если крица жесткая, то шлакъ неплотно пристаетъ къ ломку и при томъ съ частицами чугуна, имѣетъ красный цвѣтъ и легко отдѣляется отъ ломка; при мягкой же крицѣ шлаки труднѣе отстаютъ отъ ломка, къ которому иногда приваривается и желѣзо. Такимъ образомъ, слѣдя за работой, мастеръ прибавляетъ или убавляетъ количество извѣстнаго матеріала, и посредствомъ этихъ прибавленій или умень-

шеній, состоящихъ въ выпускѣ шлаковъ изъ горна или въ прибавкѣ желѣзныхъ обрѣзковъ, чугуна и т. п., доводитъ крицу до такого состоянія, что шлаки, пристающіе къ ломку, удобно отдѣляются и имѣютъ совершенно гладкую поверхность. Изломъ такихъ шлаковъ долженъ быть ровный и безъ раковинъ; только при такомъ состояніи крицы и возможно судить объ успѣшномъ ходѣ процеса.

Какъ только крица дойдетъ до извѣстной величины, плавку чугуна прекращаютъ, останавливаютъ дутье, очищаютъ горнъ отъ шлаковъ, угля, мусора и оставляютъ крицу на четверть часа охлаждаться. Впрочемъ, хорошую стальную крицу нѣтъ надобности охлаждать и можно тотчасъ подвергнуть дальнѣйшей обработкѣ; но охлажденіе необходимо, если крица получается съ поверхности нѣсколько сырая, т. е. жесткая, и чтобы сдѣлать ее мягче, на нее забрасываютъ немного мокраго шлака, при чемъ отъ окисленія углерода иногда бываетъ замѣтно голубое пламя.

Послѣ охлажденія, готовую уже крицу вынимаютъ изъ горна и опрокидываютъ на полъ фабрики; тогда уже можно опредѣлить ея качества: хорошая стальная крица всегда будетъ плотная и внутри безъ шлака; поверхность же ея должна быть покрыта тонкимъ слоемъ шлака, который отдѣляется при обжиманіи крицы подъ молотомъ. Время, необходимое для выдѣлки крицы, бываетъ различно: иногда для полученія крицы, вѣсомъ около семи пудовъ, необходимо четыре или пять часовъ, но нерѣдко случается, что точно такая же крица поспѣваетъ чрезъ семь часовъ и болѣе; такое различное время образованія крицы въ горну зависитъ отъ многихъ условій, совершенно независящихъ отъ производства самой работы.

За тѣмъ начинается уже механическая работа: крицу относятъ подъ молотъ; обжимаютъ ее сначала легкими ударами, а потомъ, по мѣрѣ того, какъ она уплотняется, удары молота усиливаютъ и крицѣ придаютъ форму цилиндра; послѣ этого разрѣзываютъ ее по направленію радіусовъ стальнымъ рѣзакомъ на пять или на семь кусковъ, смотря по величинѣ крицы, и затѣмъ подвергаютъ дальнѣйшей операціи. Куски эти имѣютъ форму сектора.

Когда крицу разрубятъ, горнъ снова приготовляютъ для плавки рафинированнаго чугуна на стальную крицу, а разрубленные куски предъидущей крицы вмѣстѣ съ начатой работой нагрѣваютъ и вытягиваютъ въ стальныя полосы слѣдующимъ образомъ: кусокъ разрубленной крицы кладутъ на фурму, нагрѣваютъ до температуры почти бѣлаго каленія и обжимаютъ подъ молотомъ. Получаемую болванку снова накаливаютъ въ горнѣ, обжимаютъ и вытягиваютъ ее уже въ стальную полосу. Подобныя повторенія надъ болванкой про-

изводятся по нѣскольку разъ, что̀ зависитъ отъ качества стальной крицы, которая чѣмъ жестче, тѣмъ большее число разъ слѣдуетъ ее нагрѣвать и обжимать подъ молотомъ; — болванку изъ хорошей стальной крицы можно при двухъ нагрѣвахъ вытянуть въ полосу; для болванки же посредственнаго качества трудно опредѣлить число нагрѣваній; но вообще какого бы ни была свойства крица, вытягиваніе болванки въ полосу начинаютъ съ средины, т. е. сначала вытягиваютъ одинъ ея конецъ и по окончаніи надъ нимъ операціи укладываютъ ее другимъ, невытянутымъ, по срединѣ горна; второй же кусокъ той же крицы — еще необжатый—кладутъ на фурму, и когда вытянутъ остальную половину перваго куска,—приступаютъ къ подобному же процесу надъ вторымъ кускомъ и т. д.; словомъ сказать, работа ведется такимъ образомъ, что когда всѣ куски предъидущей крицы будутъ послѣдовательно вытянуты въ полосы, тогда новая крица должна быть уже готова, которую точно также охлаждаютъ, остановивъ дутье, потомъ вынимаютъ изъ горна, обжимаютъ подъ молотомъ и разрѣзываютъ на куски.

Вытянутыя подъ молотомъ полосы сырцовой стали, толщиною около двухъ дюймовъ, накаливаютъ въ томъ же горнѣ, погружаютъ въ холодную воду, ломаютъ на куски и сортируютъ, по излому, на мягкую и жесткую сталь.

Въ изломѣ мягкая сталь имѣетъ сильный металлическій блескъ и мѣстами иногда замѣтно жилковатое сложеніе, такъ какъ по содержанію углерода такая сталь приближается къ твердому желѣзу. Хорошій сортъ жесткой стали въ изломѣ матовый съ мелко-зернистымъ сложеніемъ.

Но чтобы судить о качествѣ стали по излому, необходимо принимать во вниманіе толщину полосы и температуру при ея закалкѣ, потому что, чѣмъ тоньше полоса стали, или чѣмъ выше температура, при которой происходило закаливаніе, тѣмъ крупнѣе будутъ зерна въ изломѣ, и наоборотъ. Я убѣдился въ этомъ на опытѣ, слѣдующимъ образомъ: для меня приготовили брусокъ стали на подобіе гвоздя, длиною около фута; нагрѣли его и закалили въ холодной водѣ; послѣ закаливанія брусокъ былъ изломанъ на пять кусковъ, и изломы его, лежащіе у остраго конца, имѣли сложеніе крупно-зернистое; слѣдующіе же куски, по мѣрѣ увеличиванія толщины гвоздя, представляли самый мелкозернистый изломъ; и дѣйствительно, такая характеристика изломовъ зависѣла отъ температуры при закалкѣ и толщины бруска, потому что, нагрѣвая въ одно время всю длину бруска, тонкая его часть накаливалась сильнѣе, и изломъ получался крупно-зернистый; въ толстой же части наоборотъ: темпе-

ратура закаливанія была относительно ниже и изломъ представлялъ самыя мелкія зерна. Слѣдовательно, должно придти къ тому заключенію, что по одному излому стали весьма трудно, и даже почти невозможно судить о ея качествѣ; для этого необходимо еще знать при какихъ условіяхъ производилось закаливаніе стали,—тогда только и можно опредѣлить ея достоинство. Но какъ бы то ни было,—какимъ бы системамъ ни придерживаться для отличія достоинствъ стали,—положительно извѣстно, что приготовленная, описаннымъ мною способомъ, сталь всегда получается неоднородная и потому ее необходимо рафинировать. Весь процесъ этой работы, который я видѣлъ на одномъ изъ заводовъ г. Демидова, заключается въ слѣдующемъ: сортированные куски, по излому сырцовой стали, на мягкую и жесткую, складываютъ въ пакеты, связываютъ, садятъ въ обыкновенный кричный горнъ, или сварочную печь, и нагрѣваютъ до вару; потомъ обжимаютъ ихъ подъ молотомъ и вытягиваютъ въ полосы.

Обжимать пакеты и вытягивать полосы нужно съ большою осторожностію,—сначала не сильными ударами, особенно жесткую сталь, такъ какъ она куется гораздо хуже желѣза и можетъ легко разлетѣться на куски. Полученная теперь сталь уже гораздо однороднѣе первоначальной; если же желаютъ приготовить еще выше сортъ стали, то выкованныя полосы снова ломаютъ, сортируютъ и т. д.; иногда еще разъ повторяютъ эту операцію, но болѣе трехъ сварокъ ни когда не дѣлаютъ, потому что послѣ третьей сварки сталь становится хуже, а не улучшается, — она дѣлается болѣе подходящею къ желѣзу и цѣнностію значительно дороже, принимая въ разсчетъ задѣльную плату рабочимъ, горючій матеріалъ и проч.

Въ настоящее время въ златоустовскомъ заводѣ сырцовую сталь не рафинируютъ: она вся идетъ на приготовленіе литой стали по способу г. Обухова. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ пробовали приготовлять изъ рафинированной стали холодное оружіе, но такъ какъ достоинство литой стали, изъ которой выдѣлывается все холодное оружіе, самое высокое, и златоустовскіе клинки чуть ли не лучшіе въ цѣлой Европѣ, то поэтому рафинированіе сырцовой стали совсѣмъ оставлено.

Златоустовская сырцовая фабрика приготовляетъ ежегодно до 10 тысячъ пуд. стали на трехъ горнахъ; каждый горнъ имѣетъ два огня и два кричныхъ молота. Молоты употребляются чугунные, среднебойные, вѣсомъ около 18 пудовъ, и приводятся въ движеніе чугунными наливными колесами.

При каждомъ огнѣ работаетъ артель, состоящая изъ мастера, под-

мастерья и рабочаго. Въ каждый рабочій день, такая артель обязана приготовить шесть пудовъ сырцовой стали, употребляя на это положенное штатами количество чугуна, желѣзныхъ обрѣзковъ и горючаго матеріала.

Стоимость сырцовой стали, съ цеховыми и накладными расходами, обходится заводу по 99 коп. съ пуда.

При описаніи вышеизложеннаго способа приготовленія сырцовой стали, я не вдавался въ подробности этого производства, не разбиралъ всѣ случаи неудачи, сопровождающіе иногда эту работу, — такъ напр., какимъ образомъ исправить дурной ходъ операціи и какіе употреблять въ различныхъ случаяхъ пріемы; но вообще долженъ сказать, что этотъ способъ приготовленія стали есть одинъ изъ трудныхъ, требующій много практическихъ знаній и имѣющій много, такъ сказать, неуловимыхъ съ перваго раза мелочей, при соблюденіи которыхъ работу можно вести всегда съ успѣхомъ.

Третій, важнѣйшій элементъ, входящій въ составъ шихты г. Обухова, есть *магнитный желѣзнякъ*. Подготовленіе его заключается въ томъ, что разработанные куски желѣзняка сортируютъ и обжигаютъ въ кучахъ. Обжиганіе имѣетъ цѣлію сдѣлать руду рыхлою и удобною для раздробленія. Послѣ этого, въ чугунныхъ ступкахъ, руду превращаютъ въ тонкій порошокъ и потомъ промываютъ, чтобы отдѣлить всѣ металлическія части. Вода, растворяя всѣ землистыя вещества, уноситъ ихъ, а остаются только однѣ металлическія части, которыя концентрируются на частомъ рѣшетѣ.

Измельченную и промытую такимъ образомъ руду, раскладываютъ тонкимъ слоемъ на желѣзные листы, сушатъ на раскаленныхъ угляхъ и въ видѣ мелкаго порошка употребляютъ въ дѣло.

Скажемъ теперь нѣсколько словъ о мѣсторожденіяхъ магнитнаго желѣзняка и укажемъ главное отличительное его свойство отъ другихъ желѣзныхъ рудъ.

Магнитный желѣзнякъ служитъ важнымъ элементомъ, какъ я уже сказалъ, входящимъ въ составъ шихты для полученія литой стали по способу г. Обухова. Это есть одна изъ самыхъ чистыхъ желѣзныхъ рудъ, встрѣчающихся въ огромныхъ массахъ въ Швеціи и Норвегіи, въ Россіи и Сѣверной Америкѣ. На Уралѣ замѣчательны цѣлыя магнитныя горы, лежащія почти по одной линіи: самая сѣверная изъ нихъ,—гора Качконаръ, близъ Нижне-Туринска; Благодать въ двухъ верстахъ отъ Кушвинскаго завода и гора Высокая или Магнитная близъ Нижне-Тагильска; еще богатыя мѣсторожде-

нія этой руды находятся въ южной части Урала въ Назямской горѣ, въ окрестностяхъ Златоуста, гдѣ она образуетъ огромнѣйшіе пласты и штоки въ змѣевикѣ, слюдяномъ сланцѣ и въ другихъ горныхъ породахъ.

Цвѣтъ магнитнаго желѣзняка желѣзно-черный, блескъ металлическій, изломъ раковистый; иногда онъ имѣетъ магнитныя свойства и сильно притягивается магнитомъ; химическій составъ его выражается слѣдующею формулою: $\dot{F}e\,\ddot{F}e$; притомъ 59% $\dot{F}e$ и 41% $\ddot{F}e$, или 72,4 желѣза и 27,6 кислорода.

Магнитный желѣзнякъ, добываемый изъ Назямской горы, не содержитъ въ себѣ вредныхъ примѣсей и содержитъ титановую кислоту, которая, какъ извѣстно, значительно увеличиваетъ достоинство литой стали, приготовляемой на Князе-михайловской фабрикѣ.

По разложеніямъ, сдѣланнымъ въ златоустовской лабораторіи, химическій составъ этой руды слѣдующій:

| | |
|---|---|
| $Si\,O_3$ . . . . { $Ti\,O_2$ . . . . | 13,80. |
| $Al_2O_3$ . . . . . | 5,45. |
| $Fe_2O_3$ . . . . . | 75,07. |
| $Cr_2O_3$ . . . . . | 6,35. |
| $Ca\,O$ . . . . . | 0,61. |
| $Mn\,O$ . . . . . | слѣды. |
| | 101,28. |

Окончивъ описаніе главныхъ элементовъ для приготовленія литой стали по способу г. Обухова, необходимо упомянуть еще о другихъ неважныхъ производствахъ и о тѣхъ приборахъ, которые служатъ, такъ сказать, необходимою принадлежностію этого способа.

### 1. *Приготовленіе тиглей.*

Сплавленіе всѣхъ веществъ, изъ которыхъ получаютъ литую сталь, производится въ тигляхъ, вмѣщающихъ въ себѣ полтора пуда стали и болѣе; тщательность приготовленія ихъ составляетъ одно изъ важныхъ условій при сталелитейномъ производствѣ, потому что весь успѣхъ плавки зависитъ отъ прочности и огнепостоянности тиглей при самой возвышенной температурѣ.

Для выдѣлки тиглей употребляютъ бѣлую, огнепостоянную глину и, разумѣется, чистую, несодержащую желѣзистыхъ примѣсей и вообще такихъ веществъ, которыя съ глиноземомъ могли бы образовать легкоплавкія соединенія. Глина эта добывается въ окрестно-

стяхъ Челябинска. Ее высушиваютъ, измельчаютъ подъ бѣгунами и просѣиваютъ чрезъ частое металлическое рѣшето. Для большей огнепостоянности прибавляютъ нѣсколько процентовъ толченнаго графита и березоваго угольнаго порошка (*); а для дешевизны часть глины и графита замѣняютъ старыми толчеными тиглями, хорошо очищенными отъ шлака. Всю массу перемѣшиваютъ, какъ можно лучше, въ деревянной бочкѣ, вращающейся на желѣзной горизонтальной оси. Полученную смѣсь высыпаютъ въ прямоугольные деревянные ящики, смачиваютъ до извѣстной степени сырости теплою водою и растираютъ скалками.

Изъ приготовленной массы пресуютъ тигли въ бронзовыхъ формахъ, помощію стальныхъ пестовъ, которые при каждой выдѣлкѣ тигля немного смазываются масломъ. Изъ такой же массы приготовляютъ крышки къ тиглямъ, которыя,—а также и поддоны,—не пресуются, а набиваются, и сверхъ того, поддоны состоятъ только изъ чистой глины, безъ всякой примѣси графита и угольнаго порошка. Готовые тигли высушиваютъ постепенно,—сначала при температурѣ немного болѣе комнатной, а потомъ переносятъ въ сушильни, нагрѣваемыя сильнѣе и сильнѣе желѣзными печами. Послѣдняя степень жара тигельныхъ сушилъ доходитъ отъ 80° до 100°. Спустя нѣсколько дней послѣ высушиванія, тигли взвѣшиваютъ и окончательная убыль въ вѣсѣ показываетъ, что они годны для плавки.

Въ каждую двѣнадцатичасовую смѣну приготовляютъ 60 тиглей; стоимость каждаго изъ нихъ при валовомъ производствѣ не болѣе 1 руб., включая сюда и растрескивающіеся тигли во время плавки стали; впрочемъ, приготовленіе ихъ уже доведено г. Обуховымъ до такой степени совершенства, что количество тиглей, невыдержавшихъ плавку, самое незначительное и не превышаетъ среднимъ числомъ болѣе 2%.

### 2. *Горны для плавки стали.*

Горны для плавки стали по способу г. Обухова дѣйствуютъ древеснымъ углемъ и снабжены дутьемъ. Въ настоящее время литейная Князе-михайловской фабрики состоитъ изъ 113 двухтигель-

(*) Для приготовленія тиглей нѣкоторое время пробовали употреблять графитъ изъ Фрейденталя (въ 3 верстахъ отъ Златоустовскаго завода); но вслѣдствіе обилія слюды и другихъ вредныхъ примѣсей онъ совершенно оставленъ. Впослѣдствіи графитъ получался изъ Семипалатинска, какъ болѣе удовлетворяющій всѣмъ условіямъ доброкачественности. Стоимость его была 2 р. 50 к. за пудъ. Въ бытность же мою въ Златоустѣ употребляли графитъ изъ Цейлона, который обходился съ доставкой на заводъ по 3 р. 50 к. за пудъ.

ныхъ горновъ и изъ 14 четырехтигельныхъ; слѣдовательно, принимая наибольшее содержаніе тигля въ полтора пуда, можно отлить стальную пушечную болванку вѣсомъ болѣе 410 пудовъ, даже при томъ случайномъ обстоятельствѣ, когда тигель или два могутъ треснуть въ горну, или по неосторожности будутъ разбиты рабочими, или же наконецъ, окажутся непоспѣвшими во время самой отливки.

Въ бытность мою въ Златоустѣ половина этихъ горновъ была сломана и заложены новые, самодувные, съ колосниками, предназначенные въ скоромъ времени дѣйствовать уже не древеснымъ углемъ, а минеральнымъ топливомъ, — такъ какъ по распоряженію полковника Обухова уже два года продолжаются развѣдки каменнаго угля неподалеку отъ завода, увѣнчавшіяся въ настоящее время полнымъ успѣхомъ, судя по привезеннымъ образцамъ. О пользѣ этого важнаго открытія, въ отношеніи промышленномъ и заводской дѣятельности, я небуду распространяться, тѣмъ больше, что всякому, хотя нѣсколько знакомому съ уральскими горными заводами, извѣстно въ какомъ положеніи находятся заводскія лѣсныя дачи, оставленныя съ давнихъ временъ безъ надлежащаго присмотра и правильнаго хозяйства. Нѣкоторые частные заводы, имѣя богатыя руды въ изобиліи и всѣ средства къ увеличенію желѣзнаго производства, должны ограничить ежегодную свою дѣятельность приготовленіемъ извѣстнаго количества желѣза,—собственно потому, что лѣсъ въ продолженіе нѣсколькихъ десятковъ лѣтъ истреблялся заводчиками безъ всякихъ правилъ и толку.

Вотъ что говоритъ, между прочимъ, штабсъ-капитанъ Скиндеръ, въ статьѣ своей «Историческое развитіе чугунно-литейнаго дѣла въ Россіи» (*). «Въ 1720 году, какъ видно изъ свѣдѣній о заводахъ 1729 года, около Невьянска лѣсъ былъ уже совершенно вырубленъ на 10 в. въ окружности, въ настоящее же время невьянскіе заводы до того бѣдны имъ, что на Быньговскомъ (гвоздарный), Петрокаменскомъ (домна) и Невьянскомъ (домна и кричная) дозволяется, во избѣжаніе окончательнаго уничтоженія лѣсовъ, въ годъ выдѣлывать всего не болѣе 250 т. пудъ желѣза.»

Въ настоящее время на Уралѣ во многихъ мѣстахъ приступлено къ развѣдкамъ каменнаго угля, съ разработкой котораго желѣзная промышленность въ Россіи будетъ развиваться болѣе и болѣе.

Теперь,—когда намъ уже извѣстны всѣ матеріалы для литой стали, и тѣ приборы, въ которыхъ совершается операція приготовленія литой стали,—перейдемъ къ *плавкѣ*, *отливкѣ* и *ковкѣ* стали, какъ главной существенной цѣли моей статьи.

(*) Артиллерійскій журналъ № 4. 1863 г.

Для приготовленія литой стали г. Обуховъ расплавляетъ шихту, состоящую изъ сырцовой стали, чугуна и магнитнаго желѣзняка (*). Всѣ матеріалы, служащіе для полученія этого рода литой стали, употребляются въ томъ видѣ, какъ они были описаны выше. Сырцовая сталь и чугунъ ломаются на куски, величиною въ кубическій вершокъ; желѣзо рѣжется ножницами, а магнитный желѣзнякъ идетъ въ дѣло въ видѣ мелкаго порошка. Для полученія всякаго сорта литой стали, начиная отъ самой мягкой, идущей на приготовленіе ружейныхъ стволовъ, до самой твердой, инструментальной, берется извѣстное количество каждаго изъ этихъ веществъ по вѣсу, такъ что для всѣхъ сортовъ твердости стали разсчитана и отдѣльная шихта. Количество каждаго изъ этихъ веществъ, входящихъ въ составъ шихты, зависитъ отъ качества получаемаго продукта. Вообще можно сказать, что при полученіи твердыхъ сортовъ стали прибавляется меньше магнитнаго желѣзняка, а при мягкихъ сортахъ наоборотъ, т. е. прибавленіе магнитнаго желѣзняка увеличивается при извѣстномъ количествѣ чугуна и сырцовой стали. Иногда куски сырцовой стали замѣняются обсѣчками полосоваго желѣза, величиною въ одинъ кубическій вершокъ; при этомъ увеличивается также количество прибавляемаго чугуна, и слѣдовательно, измѣняется и разсчетъ самой шихты; что же касается достоинствъ получаемой литой стали, то онѣ не перемѣнятся въ обоихъ случаяхъ,—будетъ ли входить въ составъ шихты желѣзо или сырцовая сталь, потому что куски желѣза предварительно будутъ насыщаться углеродомъ и уже въ моментъ расплавленія всѣхъ веществъ, желѣзныя обсѣчки настолько процементуются, что превратятся въ сталь.

По поводу замѣненія г. Обуховымъ сырцовой стали въ шихтѣ обсѣчками полосоваго желѣза, встрѣчаются различныя мнѣнія. Многіе думаютъ, что въ подобной замѣнѣ видна только экономическая сторона, которая, между прочимъ, влечетъ за собою дурныя послѣдствія относительно достоинства стали; но такія мнѣнія несправедливы уже потому, что обсѣчки полосоваго желѣза, какъ я уже сказалъ, будутъ процементовываться и превращаться въ сталь, не измѣняя ея качествъ; съ другой же стороны, нельзя не порадоваться такому замѣненію, если припомнить, что сырцовая сталь замѣняется обсѣчками желѣза только по необходимости, такъ какъ приготовленіе ея въ Златоустовскомъ заводѣ весьма ограниченно и далеко недостаточно для той производительности литой стали, какую имѣетъ въ настоящее время Князе-михайловская фабрика.

---

(*) Или изъ желѣза, чугуна и магнитнаго желѣзняка.

Предъ плавкой тигли прокаливаютъ, помѣщая ихъ въ горны на поддонахъ и закрывая неплотно крышкой; установленные тигли обкладываютъ крупнымъ углемъ и забрасываютъ немного раскаленнаго угля. Уголь начинаетъ горѣть сверху, постепенно опускаясь на дно горна, и тигель, по мѣрѣ разгорѣнія угля, прогрѣвается. Прогрѣваніе тиглей продолжается около 4 часовъ и болѣе, что̀ зависитъ отъ качества угля; какъ только тигли раскалятся до извѣстной степени, ихъ осматриваютъ, и если они имѣютъ равномѣрный свѣтло-красный цвѣтъ и незамѣтно на нихъ тонкихъ полосокъ яркобѣлаго цвѣта, то это ясно показываетъ, что тигель не треснулъ, слѣдовательно его можно употребить для плавки. Вмѣстѣ съ прогрѣвкой тиглей ставятъ на край горна въ желѣзныхъ желобахъ всѣ матеріалы или составныя части литой стали, для нагрѣванія, которыя предъ этимъ взвѣшиваются съ большою тщательностію.

Въ раскаленные тигли насыпаютъ изъ желѣзныхъ желобовъ матеріалы нагрѣтые до температуры краснаго каленія, и уже наполненные тигли закрываютъ плотно крышками, дверцы зольника замазываютъ глиной и, пустивъ дутье, задаютъ сильный жаръ до расплавленія всѣхъ веществъ, положенныхъ въ тигель. Время, необходимое для сплавки стали, бываетъ различно, обыкновенно же она поспѣваетъ черезъ 4 или 5 часовъ.

Химическій процесъ въ періодъ плавленія всѣхъ веществъ въ тиглѣ, заключается въ слѣдующемъ: прежде всего расплавляется чугунъ и избыткомъ заключающагося въ немъ углерода процементовываетъ положенные туда куски желѣза, которые, превратясь въ сталь, плавятся; въ то же время магнитный желѣзнякъ, служащій регулирующимъ веществомъ, располагается по относительному своему вѣсу на поверхности расплавленной массы и, возстановляясь изъ окисленнаго состоянія въ желѣзо, также процементовывается, превращается въ сталь и плавится.

Когда вся масса сдѣлается жидкою, тигель вынимаютъ клещами изъ горна и выливаютъ сталь въ чугунныя изложницы. Жидкость массы узнается помощію желѣзнаго стержня, загнутый конецъ котораго опускаютъ въ небольшое отверстіе въ крышкѣ тигля, закрываемое во время плавки глиняной пробкой, и если на днѣ тигля не окажется твердыхъ веществъ или густоты, то это показываетъ, что сталь уже готова. Впрочемъ, есть еще и другой признакъ опредѣлять готовую сталь, а именно, по стеченію ея съ крючка стержня.

При отливкѣ большихъ вещей, какъ напримѣръ пушекъ, обыкновенно ставятъ столько тиглей въ горны, сколько необходимо для наполненія изложницы; притомъ сталь во всѣхъ тиглях̀ъ должна по-

спѣвать одновременно. Чугунная изложница имѣетъ только приблизительную форму той вещи, которую желаютъ имѣть; настоящій же видъ она получаетъ уже тогда, когда стальная болванка будетъ окончательно прокована. Отношеніе площади сѣченія болванки къ тому орудію, которое должно выковаться, я не могъ опредѣлить точно, но замѣтилъ только, что она почти вдвое больше противу сѣченія откованнаго орудія въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ. Передъ отливкой, изложница нагрѣвается раскаленнымъ углемъ, а иногда внутреннія стѣнки ея натираютъ графитовымъ порошкомъ, чтобы придать отлитой болванкѣ болѣе гладкую поверхность; сначала въ форму вливаютъ сталь изъ двухъ тиглей довольно быстро, а потомъ льютъ тише, но непрерывно, до наполненія изложницы. Наполненную форму закрываютъ чугунной втулкой, на которую кладутъ гири, чтобы сталь была плотнѣе; иногда же на поверхность отлитой стальной болванки, для равномѣрнаго ея охлажденія, насыпаютъ слой просѣянной глины, такъ какъ съ поверхности болванка застываетъ всегда скорѣе.

При внимательномъ наблюденіи во время отливки стали, можно довольно вѣрно опредѣлить ея качества по цвѣту расплавленной массы и разбрасыванію искръ въ то время, когда сталь сливаютъ изъ тиглей въ изложницы. Самая твердая сталь,—употребляемая на выдѣлку рѣзцовъ и другихъ инструментовъ, потомъ—клинковая, для приготовленія холоднаго оружія; и та, и другая при отливкѣ въ изложницы разбрасываетъ цѣлые фонтаны искръ, подымающихся на довольно большую высоту; искры яркія и крупныя; цвѣтъ такой стали нѣсколько темнѣе относительно другихъ сортовъ. При отливкѣ же мягкой стали, какъ напримѣръ, ствольной, замѣчаются совершенно противоположныя явленія: искръ почти незамѣтно, если же и есть, то весьма небольшія и невысоко летящія; цвѣтъ стали бѣлокалильный, и температура ея значительно выше; такъ какъ мягкіе сорты стали содержатъ меньшее количество углерода, слѣдовательно получаемый продуктъ всегда будетъ труднѣе плавиться.

Замѣтимъ здѣсь, что при отливкѣ сталь отдѣляетъ бѣлые пары, запахомъ похожіе на азотистые; по всей вѣроятности, это и есть какая нибудь степень соединенія азота съ кислородомъ, что подтверждается также и недавно произведенными опытами члена французской академіи, г. Фреми, въ Парижѣ. Онъ доказалъ, что N есть неотемлемая принадлежность стали и что сталь не есть простое соединеніе желѣза съ углеродомъ, а представляетъ азотисто-углеродное желѣзо, слѣдовательно, она не можетъ образоваться въ отсутствіи азота. До опытовъ г. Фреми, нѣкоторые ученые полагали, что N

играетъ важную роль при образованіи стали; между прочимъ, они положительно не опредѣлили: заключается ли N въ самой стали и въ какой именно пропорціи, или онъ только способствуетъ соединенію желѣза съ углеродомъ, въ томъ состояніи, какое необходимо для образованія стали. Теперь же многочисленныя изслѣдованія г. Фреми уже доказали, что всѣ предположенія о присутствіи N въ стали положительны и несомнѣнны.

Послѣ охлажденія, отлитую болванку вынимаютъ изъ чугунной изложницы, состоящей изъ двухъ половинъ, разнимающихся по направленію длины, и подвергаютъ ее дальнѣйшей обработкѣ. Пушечная стальная болванка, для 12 фунтовыхъ орудій, вѣсомъ около 210 пудовъ, отливается съ небольшими выпуклостями въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ приходятся цапфы, и имѣетъ восьмистороннюю форму; въ разсчетъ отлитой болванки входитъ вѣсъ высверленнаго канала, вѣсъ прибыли, вѣсъ отъ обточки орудія и угаръ стали при ковкѣ, который въ орудіяхъ большаго калибра меньше, чѣмъ при малыхъ орудіяхъ. Ковку пушекъ можно раздѣлить на *обжимочную* и *отдѣлочную;* сначала болванку уплотняютъ и сглаживаютъ грани подъ ударами молота, придавая ей форму, приближенную къ чертежу, и оставляютъ запасъ для обтачиванія орудія въ калибръ, а потомъ уже, послѣ обжимочной ковки, обдѣлываютъ дульную или казенную часть орудія, цапфы, хвостъ и наконецъ отрѣзываютъ прибыль, длиною дюймовъ около 14; затѣмъ выкованную уже пушечную болванку переносятъ въ сверлильную, гдѣ производится окончательная отдѣлка орудія, т. е. обтачиваніе, высверливаніе канала и проч.

Для ковки 12-ти фунтовыхъ пушекъ установленъ паровой молотъ, вѣсомъ 250 пудовъ; при немъ устроены двѣ нагрѣвательныя печи, очень похожія на пудлинговыя; отъ послѣднихъ онѣ разнятся только своими размѣрами, значительною высотою трубы, и внутри дѣлаются выше; вообще площадь пода и площадь колосниковъ должны соотвѣтствовать величинѣ обработываемыхъ въ нихъ издѣлій. Внутренняя высота печи и возвышеніе порога надъ подомъ должны быть пропорціональны толщинѣ нагрѣваемой болванки, потому что отъ этого зависитъ выгодное употребленіе горючаго матеріала, а самое главное—хорошія качества стали, которыя при надлежащихъ размѣрахъ печи никогда не измѣнятся.

Если разстояніе отъ пода печи до свода и высота порога будутъ очень низки, то нагрѣваемая болванка должна подвергаться сильному дѣйствію пламени, и при высокой температурѣ сталь можетъ перегарать; если же сводъ печи и порогъ будутъ высоки, то понятно, что болванка удалена отъ пламени, и слѣдовательно, медленнѣе бу-

детъ нагрѣваться, а вмѣстѣ съ тѣмъ понятно также напрасное употребленіе горючаго матеріала и безполезная трата времени. Для успѣшнаго хода этой работы всегда имѣютъ въ виду, чтобы на колосникахъ было постоянно достаточное количество горючаго матеріала и чтобы въ самую печь проникало какъ можно менѣе неразложившагося воздуха.

Въ каждую печь закладываютъ по одной пушечной болванкѣ, такъ что ковка продолжается почти безпрерывно; въ то время, когда одну изъ нихъ проковываютъ, другая нагрѣвается. Температура этого нагрѣва—обыкновенно отъ бѣлаго до темно-краснаго цвѣта.

Во время ковки я не могъ не восхищаться сталью г. Обухова: она всегда представляла самое плотное сложеніе и при отрѣзываніи прибыли тянулась какъ гутта-перча.

Въ бытность мою въ Златоустѣ, на Князе-михайловской фабрикѣ приготовлялись изъ литой стали ядра, заказанныя для опыта по распоряженію г. министра финансовъ, согласно требованіямъ военнаго министерства (*).

Весь процесъ приготовленія стальныхъ сферическихъ ядеръ, для 60-ти фунтовыхъ гладкоствольныхъ пушекъ, можно подраздѣлить на плавку, отливку въ формы и ковку. Употребляемая для этой операціи сталь свойствами своими приближается къ пушечной; плавка ея производится обыкновеннымъ порядкомъ, т. е. когда масса расплавится и сдѣлается жидкою, тигель вынимаютъ изъ горна и выливаютъ сталь въ чугунную изложницу, форма которой представляетъ видъ элипса, такъ что длинная ось получаемаго ядра, если я не ошибаюсь, болѣе 8-ми дюймовъ, а короткая 7,6 дюйм. Отлитыя ядра нагрѣваютъ въ обыкновенномъ кузнечномъ горнѣ до температуры свѣтло-краснаго цвѣта; накаленное ядро, вынутое щипцами изъ горна, кладутъ на приспособленную для этого наковальню и помощію зубилъ, ручными молотами, прежде всего отрѣзываютъ *литникъ*, который, при отливкѣ ядра, остается по направленію короткой его оси; за тѣмъ ядро снова нагрѣваютъ, относятъ подъ паровой молотъ, въ 50 пудъ вѣсомъ, и отъ проковки, подъ особо устроеннымъ *штампомъ*, въ бойкахъ молота, ядро принимаетъ сферическую форму. Съ самаго начала ковки, ядро устанавливаютъ вертикально длинной осью, и когда отъ ударовъ молота оно получитъ уже болѣе круглый видъ, то его переворачиваютъ, подвергая всю поверхность равномѣрному уплотненію. Иногда приступаютъ еще къ одному нагрѣву ядра, но это случается рѣдко.

(*) Нарядъ состоялъ изъ 500 сферическихъ ядеръ для 60 фунтовыхъ пушекъ и 2500 цилиндро-овальныхъ снарядовъ 24 фунтоваго калибра.

При одномъ молотѣ и кузнечномъ горнѣ о двухъ огняхъ, работаютъ 5 человѣкъ: мастеръ, два подмастерья, нагрѣвщикъ и машинистъ; такая артель приготовляетъ въ каждую двѣнадцати часовую смѣну до 20-ти штукъ стальныхъ ядеръ.

Приготовленныя этимъ способомъ ядра изъ литой стали, судя по ихъ отливкѣ и ковкѣ, должны быть самыхъ лучшихъ качествъ и вполнѣ удовлетворять своему назначенію. Я считаю не лишнимъ упомянуть здѣсь о замѣчательной пробѣ этихъ ядеръ, произведенной полковникомъ Обуховымъ въ Златоустовскомъ заводѣ, которая заключалась въ слѣдующемъ: выкованное ядро изъ литой стали было положено на желѣзную плиту, установленную подъ копромъ, и съ высоты 15 футъ на него бросали чугунную бабу, вѣсомъ въ 63 пуда; ядро отъ такого сильнаго удара нисколько не измѣнялось, не смотря на то, что на желѣзной плитѣ образовалась отъ вдавливанія довольно глубокая логовина; такая проба продолжалась надъ однимъ и тѣмъ же ядромъ болѣе семи разъ, и оно не измѣняло первоначальнаго своего вида и оставалось въ такомъ положеніи, какъ будто его сейчасъ отковали.

Въ Екатеринбургѣ мнѣ представился случай собрать нѣкоторыя свѣдѣнія о стальныхъ ядрахъ, приготовленныхъ по способу Бессемера собственно для пробы, въ числѣ 20-ти штукъ, на Верхне-туринскомъ заводѣ, и присланныхъ на Екатеринбургскую механическую фабрику для проковки—потому что во всемъ гороблагодатскомъ округѣ не имѣется еще пароваго молота. Эти свѣдѣнія приводятъ къ крайне неудовлетворительнымъ результатамъ надъ испытаніемъ ядеръ изъ литой стали Бессемера: онѣ весьма жестки, хрупки и при первыхъ же ударахъ подъ молотомъ, бо́льшая изъ нихъ часть разлеталась въ куски. Тамъ же я видѣлъ маленькую пушку безъ цапфъ, отлитую изъ бессемеровской литой стали въ Верхне-туринскомъ заводѣ, которая высверливалась уже на станкѣ; по незначительной величинѣ своей эта пушка принадлежала къ фантастическому калибру.

Къ незамѣнимымъ свойствамъ обуховской литой стали нужно отнести необыкновенную ея упругость и вязкость; такъ напримѣръ, въ Златоустовской оружейной фабрикѣ приготовляютъ клинки для шпагъ по образцамъ испанскихъ, вывезенныхъ изъ Толедо; упругость ихъ превосходитъ всякое вѣроятіе. Я пробовалъ такой клинокъ свертывать въ кольцо, и онъ снова выпрямлялся не измѣнивъ первоначальнаго своего положенія; такая сталь должна быть въ высшей степени однородна, необыкновенно вязка и мягка. Та же вязкость и однородность металла замѣчается и въ пушкахъ г. Обухова; это можно видѣть по стружкамъ при обтачиваніи ору-

дія, которыя часто получаются длиною болѣе 50-ти сажень. Чтобы еще больше убѣдиться въ вязкости этой стали, необходимо замѣтить, что пластинка въ 1 дюйм. шириною и въ 1 линію толщиною выдерживаетъ, не ломаясь, отъ 50 до 60 гнутій въ противоположныя стороны (до 90 градусовъ).

Сложеніе прокованной и закаленной стали г. Обухова до того мелкозернистое, что даже помощію сильно увеличивающей лупы, нельзя разсмотрѣть зеренъ,—это лучшій признакъ хорошей стали; цвѣтъ ея въ свѣжемъ изломѣ голубовато-бѣлый.

Что же касается химическаго состава обуховской литой стали и удѣльнаго ея вѣса, я постараюсь въ скоромъ времени сдѣлать анализы болѣе употребительныхъ сортовъ стали, приготовляемыхъ въ настоящее время на Князе-михайловской фабрикѣ, и займусь опредѣленіемъ удѣльнаго вѣса, по имѣющимся у меня образцамъ; теперь же пока ограничусь представленіемъ цѣнъ различныхъ сортовъ литой стали г. Обухова. Цѣны эти слѣдующія:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Въ болванкахъ непрокованныхъ, для пушекъ и другихъ издѣлій . . . . . | 2 р. | 46 к. | за пудъ. |
| Въ пушечныхъ прокованныхъ болванкахъ . | 4 » | 69 » | — |
| Въ болванкахъ для ружейныхъ стволовъ . | 3 » | — » | — |
| Болванки вытянутыя и высверленныя для стволовъ . . . . . | 3 » | 99 » | — |
| Тянутая литая сталь для различныхъ издѣлій | 4 » | 16 » | — |

Замѣтимъ, между прочимъ, что г. Обухову, какъ изобрѣтателю, предоставляется по 50 коп. за пудъ стали съ артиллерійскихъ орудій, приготовленныхъ къ сдачѣ, и по 35 коп. за пудъ съ орудійныхъ болванокъ и сортовой стали, изготовляемыхъ по заказамъ правительства.

Пушки изъ обуховской стали, совсѣмъ готовыя, т. е. обточенныя, высверленныя и т. д., стоютъ 16 р. 50 к. за пудъ, а глухія орудійныя болванки 10 р. 35 к.; въ случаѣ же приготовленія отдѣланныхъ орудій дешевле 16 р. 50 к., а глухихъ пушечныхъ болванокъ менѣе дѣйствительной цѣны—10 р. 35 к., остающееся сбереженіе отъ нормальной стоимости дѣлится пополамъ: одна половина изъ всей суммы поступаетъ въ казну, а другая выдается г. Обухову и его сотрудникамъ, служащимъ на фабрикѣ.

Пушки г. Обухова, какъ я сказалъ, почти вдвое дешевле пушекъ Круппа, а самое главное, правительство можетъ дѣлать заказъ орудій у себя въ Россіи, а не за границей. Снабжая такимъ образомъ сухопутную и морскую артиллеріи стальными орудіями, приготовленными по способу Обухова, правительство сберегаетъ значительную сумму денегъ и, независимо отъ этой экономической стороны, пріобрѣтаетъ еще большія выгоды въ отношеніи политическомъ.

Въ заключеніе скажу нѣсколько словъ о тѣхъ испытаніяхъ въ тагильскихъ заводахъ, которыя были произведены надъ полученіемъ литой стали и желѣза по способу г. Бессемера.

Въ настоящее время, какъ извѣстно, правительство наше заботится о распространеніи въ Россіи сталелитейнаго производства въ большихъ размѣрахъ; вслѣдствіе этого, артиллерійское начальство военнаго министерства вошло въ сношеніе съ нѣкоторыми частными владѣльцами желѣзныхъ заводовъ на Уралѣ и предложило имъ ввести способъ Бессемера; для полнаго же осуществленія этой цѣли командированы на заграничные заводы артиллерійскіе офицеры, посвятившіе себя спеціальному изученію этого важнаго дѣла.

О полученіи желѣза и стали по способу Бессемера было уже много интересныхъ статей, много ученыхъ изслѣдованій объ этомъ замѣчательномъ металлургическомъ процессѣ, которыя прежде всего появились въ Annales des Mines, какъ напримѣръ статья Грюнера: Affinage de la fonte pour fer et acier, par le procédé Bessemer, а также въ Berg und hüttenmänische Zeitung и Polyteshniches Journal; нѣкоторыя изъ этихъ статей были помѣщены даже въ нашихъ журналахъ.

Занимаясь изученіемъ вообще желѣзнаго производства и слѣдя по возможности за такимъ интереснымъ для меня предметомъ, я еще передъ поѣздкой моей на уральскіе заводы успѣлъ ознакомиться со способомъ Бессемера. Но разумѣется, трудно было усвоить себѣ этотъ совершенно новый способъ, руководствуясь одними только статьями; трудно было развить тѣ понятія, которыя требовали фактическихъ поясненій въ дѣйствительности, и вотъ, находясь еще подъ вліяніемъ недавно прочитаннаго, я имѣлъ случай видѣть процесъ полученія бессемерова желѣза и стали въ Нижнемъ-Тагилѣ.

Прежде краткаго описанія самой работы, я долженъ сказать, что, наблюдая съ большимъ вниманіемъ за ходомъ процеса, мы видимъ всѣ измѣняющіяся реакціи, такъ поразительно вѣрно описанныя въ упомянутыхъ выше статьяхъ; результаты же самаго процеса, видѣннаго мною на дѣлѣ, получались очень неутѣшительные. Впрочемъ, я былъ на только что начатыхъ опытахъ въ Тагилѣ и считалъ бы даже нескромнымъ излагать здѣсь всѣ неудачи этого процеса, если бы не сознавалъ, что, принимаясь за эту геніальную идею Бессемера, въ настоящее время еще далеко не выработанную, нельзя было предвидѣть съ самаго начала этого дѣла всѣхъ обстоятельствъ и тѣхъ условій, при которыхъ можно бы избѣгнуть различныхъ препятствій и неудачъ.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что пройдетъ десять, пятнадцать лѣтъ и мысль Бессемера достигнетъ блестящихъ результатовъ при помощи

тѣхъ опытовъ, за которые принялись съ большой энергіей въ западныхъ европейскихъ государствахъ и потомъ нѣкоторые изъ нашихъ владѣльцевъ желѣзными заводами на Уралѣ; по всей вѣроятности, въ Россіи скорѣе всего осуществится успѣшное примѣненіе этой идеи, чѣмъ гдѣ нибудь, если припомнить, что Швеція достигла уже самыхъ лучшихъ результатовъ надъ опытами полученія желѣза и стали по способу Бессемера. Я вывелъ это заключеніе изъ того, что шведскіе чугуны, выплавляемые на древесномъ углѣ изъ даннеморскаго магнитнаго желѣзняка, очень сходны съ нашими уральскими чугунами, получаемыми изъ руды, совершенно одинаковой по химическому составу и при такихъ же благопріятныхъ условіяхъ. Быть можетъ, мнѣніе мое очень ошибочно, но по крайней мѣрѣ я не могъ прійдти къ другому заключенію, зная разительное сходство шведскаго магнитнаго желѣзняка съ уральскимъ.

Опыты надъ полученіемъ желѣза и стали по способу Бессемера въ Нижне-тагильскомъ заводѣ заключались въ слѣдующемъ: чугунъ назначенный для передѣла (*), количествомъ около 90 пудъ, расплавляли въ отражательной печи и, когда онъ достигъ надлежащей степени жидкости, его выпускали по желобу въ желѣзный котелъ, вымазанный внутри огнепостоянной глиной, и помощію ворота подносили къ приготовленному для этого аппарату, устроенному по чертежу, принятому въ прежнее время въ Шефильдѣ на заводѣ Броуна, въ Англіи, и въ Сентъ-Серенѣ (St. Seurin) у Джаксона во Франціи; теперь такой аппаратъ по своему неудобству всѣми уже оставленъ и вездѣ при способѣ Бессемера принята большая желѣзная реторта, похожая на лабораторную. (Я считаю лишнимъ описывать здѣсь эти аппараты, такъ какъ о нихъ подробно было уже говорено во многихъ статьяхъ.)

Иногда къ расплавленному чугуну въ отражательную печь, незадолго передъ его выпускомъ, забрысывали известь,—вѣроятно съ цѣлію по возможности уменьшить содержаніе сѣры въ чугунѣ,—такъ какъ при бессемеровомъ способѣ ее выдѣлить невозможно, потому что часть сѣры, превращаясь въ сѣрнистую кислоту, будетъ снова разлагаться желѣзомъ и соединяться съ нимъ, а образовавшееся сѣрнистое желѣзо, какъ извѣстно, не разлагается ни закисью желѣза, ни кремнекислымъ его соединеніемъ. Иногда къ расплавлен-

(*) Чугунъ этотъ выплавлялся въ Тагилѣ изъ магнитнаго желѣзняка, добываемаго неподалеку отъ завода изъ Высокой или Магнитной горы; имѣетъ черносѣрый цвѣтъ, съ крупнозернистымъ сложеніемъ въ изломѣ; по наружнымъ признакамъ нельзя было судить о качествѣ передѣлываемаго чугуна, но впослѣдствіи, по сдѣланному химическому анализу въ тагильской лабораторіи, нашли, что такой чугунъ содержалъ 0,03% сѣры.

ному чугуну прибавляли марганецъ, который способствуетъ успѣшному выдѣленію кремнія изъ чугуна, такъ какъ закись марганца представляетъ сильное основаніе, а по опытамъ найдено, что чугуны, содержащіе кремній, легче передѣлывать, если они заключаютъ въ себѣ марганецъ.

Вообще въ бытность мою въ Тагилѣ, на первыхъ опытахъ еще не получено данныхъ, по которымъ можно бы ожидать успѣха при этомъ новомъ способѣ, потому что съ каждымъ опытомъ предпринимались всегда какія нибудь перемѣны и измѣненія.

Передъ началомъ операціи, часа за два, въ то время какъ чугунъ еще плавился въ отражательной печи, аппаратъ наполняли древеснымъ углемъ и вставляли трубу, чрезъ которую проходилъ вдуваемый воздухъ; дутье пускалось сначала умѣренное, а потомъ сильнѣе, въ особенности подъ конецъ сгаранія всего угля, съ тою цѣлью, чтобы оставшуюся въ аппаратѣ золу и мелкій уголь совершенно выдуть. Когда внутренняя часть прибора, выложенная изъ огнепостоянной массы, была нагрѣта до температуры бѣлаго каленія, то трубу приподняли фута на 3 и начали вливать чугунъ; дутье при этомъ было слабое и, вмѣстѣ съ опусканіемъ трубы, постепенно увеличивалось; послѣ же окончательной установки ея, воздуходувная машина была въ полномъ ходу. Поршень воздуходувнаго цилиндра, (*) приводился въ движеніе паромъ; длина хода поршня 23 дюйма, съ скоростью 105 оборотовъ въ минуту. Высота ртутнаго духомѣра, поставленнаго почти у самаго прибора, равнялась 20 дюйм.

Расплавленный чугунъ, отъ дѣйствія проникающихъ чрезъ него струй воздуха изъ 25 отверстій или фурмъ, діаметромъ каждая въ 2,5 дюйма, сильно вспучивался и подымался, а отъ окисленія углерода желѣза и другихъ веществъ, температура значительно возвышалась; при чемъ выбрасывались въ большомъ количествѣ шлаки, вмѣстѣ съ частицами обработываемаго продукта, на подобіе огненнаго дождя. Во время процеса слѣдятъ съ большимъ вниманіемъ за всѣми реакціями, происходящими при этомъ, и по измѣненіямъ ихъ уже судятъ объ образованіи продукта въ приборѣ.

Въ самомъ началѣ операціи, выходящее изъ горла аппарата пламя фіолетоваго цвѣта, чрезъ нѣсколько минутъ дѣлается оранжевымъ и потомъ переходитъ въ бѣлое; искры также измѣняются,—сначала появлялись крупныя и, постепенно уменьшаясь, превращались подъ конецъ процеса въ блестящія точки. Процесъ продолжался около 25мин.

Когда по описаннымъ явленіямъ заключили, что чугунъ достигъ извѣстной степени передѣла, то остановили дутье и приборъ на-

(*) Діаметръ его приблизительно около 2 футъ.

клонили помощію рукоятки, шестерня которой дѣйствуетъ на зубчатую дугу, приспособленную у одной изъ цапфъ прибора; полученный продуктъ вылили въ желѣзный резервуаръ и поднесли къ приготовленной для этого небольшой пушечной изложницѣ.

Металлъ выпускали чрезъ отверстіе, устроенное въ днѣ резервуара, которое передъ выпускомъ было заперто желѣзной конической пробкой, обмазанной огнепостоянной глиной; послѣ наполненія изложницы температура расплавленной массы до того была еще велика, что шлаки, плавающіе на ея поверхности, сильно кипѣли.

На другой день отлитую болванку нагрѣли въ сварочной печи до свѣтло-краснаго цвѣта и начали ковать подъ паровымъ молотомъ; но она положительно не ковалась; болванка эта состояла изъ перемѣшаннаго повсюду со шлакомъ какого-то продукта, который нельзя было назвать ни желѣзомъ, ни сталью.

Изъ всѣхъ слѣдующихъ за тѣмъ опытовъ, хотя получали нѣсколько лучшіе результаты, но все же неудовлеторительные; работу старались всегда вести на сталеватое желѣзо и опредѣляли по реакціямъ тѣ моменты, въ которые необходимо остановить процесъ для полученія стали.

Полученное въ Тагилѣ (*) этимъ новымъ способомъ желѣзо трудно ковалось и при ковкѣ обнаруживало много трещинъ, т. е. оно было красно-ломкое; при обыкновенной же температурѣ полоса такого желѣза въ полдюйма толщины и въ дюймъ ширины, согнутая подъ ударами молота, давала едва замѣтныя трещины на мѣстѣ изгиба. Мною было пріобрѣтено нѣсколько образцовъ сталеватаго бессемерова желѣза въ брускахъ, толщиною въ квадратный дюймъ, которые я пробовалъ ковать подъ колотушечнымъ молотомъ, нагрѣвая ихъ при различныхъ температурахъ, отъ краснаго до бѣлаго цвѣта, но при всѣхъ пробахъ желѣзо ковалось дурно, поминутно ломалось и давало трещины. По всей вѣроятности, красноломкость бессемерова желѣза, какъ многіе предполагаютъ, зависитъ отъ присутствія желѣзной окиси, образующейся въ большомъ количествѣ при передѣлкѣ чугуна, въ періодъ самаго процеса. Что же касается до свариваемости этого желѣза, то она также незначительна и вообще хуже чѣмъ кричное или пудлинговое уральское желѣзо.

Кор. морск. артил. подпоручикъ **Колчакъ**.

(*) При мнѣ были отлиты четыре болванки изъ сталеватаго желѣза для 4-хъ фунтовыхъ пушекъ; но всѣ онѣ съ самаго начала ковки ихъ дали глубокія продольныя и поперечныя трещины въ различныхъ частяхъ болванки.

# О ЗНАЧЕНІИ НЕЙТРАЛЬНЫХЪ ГОСУДАРСТВЪ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ.

## Предисловіе переводчика.

Въ настоящую минуту, когда политическіе интересы Западной Европы, такъ сказать, заживо затронуты, вопросъ «о значеніи нейтральныхъ государствъ Западной Европы», равно какъ и «подсудность, судопроизводство и порядокъ судовъ на моряхъ Западной Европы» имѣетъ существенную важность. Международныя отношенія, подобно всему, подлежатъ закону усовершаемости и идутъ въ параллель съ временемъ, и такъ какъ настоящія политическія отношенія западно-европейскихъ государствъ должны быть плодомъ прошедшей западно-европейской жизни, то новѣйшія изслѣдованія этого прошедшаго, конечно, послужатъ не малымъ источникомъ для современныхъ соображеній и заключеній со стороны науки обще-народнаго правовѣдѣнія. Всегдашнимъ рычагомъ въ направленіи международныхъ отношеній были морскія державы, и вотъ это то широкое поле усердно пройдено M. Théodor'омъ Ortolan'омъ въ его «Règles internationales et diplomatie de la mer.»

Нашъ вопросъ раздѣляется у него на двѣ части: права и обязанности западныхъ державъ въ отношеніи къ нейтральнымъ государствамъ составляютъ первую, и занятіе иностранными кораблями портовъ, или рейдовъ нейтральныхъ государствъ вмѣстѣ съ подробнымъ изложеніемъ о значеніи призовъ—послѣднюю.

Предпосылая важнѣйшую изъ обязанностей воюющихъ державъ, по которой воспрещается какимъ бы то ни было образомъ нарушать спокойствіе нейтральныхъ государствъ (*) Ортоланъ раз-

(*) Droit des gens moderne §§ 283 и 285 Kluber.

суждаетъ о правѣ перехода войска чрезъ нейтральную, континентальную территорію. Переходъ этотъ, по мѣрѣ неудобствъ и убытковъ, необходимо причиняемыхъ нейтральнымъ государствамъ, не можетъ быть разсматриваемъ какъ безвредный; съ другой стороны, проходъ кораблей вдоль береговъ нейтральныхъ государствъ всегда можетъ быть допущенъ; пространство моря за разстояніемъ пушечнаго выстрѣла составляетъ законное пользованіе всѣхъ и каждаго.

Входъ иностранныхъ кораблей въ нейтральные порты считается вполнѣ законнымъ, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда есть ограниченіе со стороны мѣстной власти, или когда входъ судамъ запрещенъ будетъ въ силу особенныхъ договоровъ, что и было сдѣлано со стороны датскаго кабинета въ первый вооруженный нейтралитетъ, во время войны за независимость американской республики 1780 г.

Далѣе Ортоланъ признаетъ вполнѣ справедливымъ не предпринимать никакихъ непріязненныхъ дѣйствій въ виду нейтральныхъ государствъ, хотя бы и на разстояніи пушечнаго выстрѣла.

Такъ какъ всѣ корабли могутъ входить въ нейтральный портъ, то могутъ, слѣд., посѣтить его и воюющіе корабли, а иногда двѣ враждебныя между собою силы могутъ вмѣстѣ бросить якорь, и, если онѣ, хотя и на разстояніи пушечнаго выстрѣла, вознамѣрятся производить нападенія другъ на друга, то ядра могутъ попадать на нейтральный берегъ, причинять вредъ владѣніямъ, наносить раны и смерть жителямъ и отражать такимъ образомъ послѣдствія брани на государствѣ постороннемъ.

Публицистъ Ортоланъ вполнѣ, впрочемъ, извиняетъ главнокомандующаго, если послѣдній нарушитъ право нейтральнаго государства, имѣя въ виду берегъ невоздѣланный, ненаселенный, лишенный всякаго знака территоріальной власти.

Изслѣдованіемъ мѣръ къ предупрежденію всякаго покушенія на право нейтралитета заканчивается статья «о значеніи нейтральныхъ государствъ Западной Европы».

Ортоланъ полагаетъ главную и единственную мѣру противъ покушеній на право нейтральнаго государства въ томъ, чтобы воспрепятствовать одновременному выходу кораблей, принадлежащихъ двумъ непріязненнымъ между собою державамъ. Общенароднымъ правомъ предписывается въ этихъ случаяхъ наблюдать (*) по крайней мѣрѣ двадцати-четырехъ часовой промежутокъ времени при отплытіи враждебныхъ кораблей.

Призы, предметъ изложенія второй статьи Ортолана, суть

(*) Лампреди: «Постановленія нейтральныхъ государствъ Италіи 1778 г »

прямое слѣдствіе враждебныхъ дѣйствій воюющихъ державъ,—въ нейтральныхъ государствахъ; потому то всѣ захваченные предметы должны находиться въ зависимости отъ нейтральнаго правительства въ мѣстахъ, подчиненныхъ его власти. За тѣмъ, руководствуясь Ваттелемъ, Ортоланъ полагаетъ: а) что призы, составляющіе собственность нейтральныхъ государствъ, будутъ ли они пріобрѣтены военными кораблями, или корсарами, должны быть возвращены нейтральному государству. Призы все-таки возвращаются не иначе, какъ по требованію самого нейтральнаго государства, и притязанія со стороны нейтральныхъ государствъ ограничиваются не болѣе, какъ только возвращеніемъ захваченной добычи, и что наконецъ нейтральное государство имѣетъ право законности предпочитать великодушіе и именно въ тѣхъ случаяхъ, когда призъ уже находится въ территоріи государства похитителя, когда похищеніе уже обсуждено судомъ того государства и когда, наконецъ, досталось уже въ руки третьяго, совершенно посторонняго лица.

b) Слѣдующія изысканія, гдѣ разсуждается о корабляхъ, прибывающихъ въ нейтральные порты, по своей многосложности, заслуживаютъ особеннаго вниманія.

Общее правило допускаетъ принятіе призовъ въ нейтральные порты. Такимъ образомъ, когда воюющій корабль подъ флагомъ своего государства прибываетъ въ нейтральный портъ съ добычею, тогда на добычу эту смотритъ нейтральное государство, какъ на собственность прибывшаго корабля; потому что общенародное право обезпечиваетъ нейтральныя государства со стороны вмѣшательства въ поступки враждующихъ сторонъ, пользующихся правами войны. Нейтральное государство можетъ тогда только распорядиться добычею, когда послѣдняя взята неправильнымъ образомъ изъ его территоріи; въ противномъ случаѣ, оно ограничивается лишь позволеніемъ какой нибудь изъ воюющихъ державъ производить судъ на своей территоріи. Притомъ государство нейтральное можетъ впускать, а можетъ и не впускать въ свои порты такіе корабли: доказательствомъ тому служатъ многіе договоры между государствами Западной Европы. Таковъ трактатъ 1794 г. между Великобританіею и Американскими Соединенными штатами, тоже самое видно и во Франціи въ 1681 г.

Далѣе, c) рѣшается вопросъ, можно ли въ нейтральныхъ портахъ заниматься продажею призовъ.

Общенародное право обязываетъ взявшаго призъ препровождать свои добычи въ порты того государства, которому самъ онъ принадлежитъ, и продажа добычи не должна производиться до тѣхъ поръ,

пока судебныя власти его территоріи не признаютъ дѣйствительности привезенной добычи. Это принципъ общенароднаго правовѣдѣнія; отступленія въ этихъ случаяхъ чрезвычайно рѣдки.

Если же продажа добычи производится иногда и въ нейтральныхъ портахъ, то это есть ни болѣе, ни менѣе, какъ особенное условіе, вытекающее впрочемъ изъ общаго правила.

Нельзя же, въ самомъ дѣлѣ, не продать добычи, когда она повреждена и скоро сдѣлается негодною: это было бы не экономично и принесло бы большой вредъ и пріобрѣвшему призъ и тому, у кого онъ взятъ. Въ самой исторіи общенароднаго права мы встрѣчаемъ одинъ только трактатъ Голландіи съ Соединенными штатами 1782 г., по которому добычи могутъ быть выгружены и проданы въ нейтральныхъ портахъ. Напротивъ, гораздо болѣе трактатовъ и договоровъ, подтверждающихъ главное положеніе разсматриваемаго теперь вопроса. Трактатъ 1768 г. между Франціею и Сѣверо-Американскими Соединенными штатами запрещаетъ продажу призовъ въ нейтральныхъ портахъ. Мѣры Даніи и декретъ національнаго конвента 18-го сентября 1793 года также въ пользу этого положенія. Наконецъ, то же самое подтверждаютъ трактаты между Англіею и Соединенными штатами 1794—1800.

Въ заключеніи второй статьи Ортолана представляются примѣры нарушенія правъ и преимуществъ, упроченныхъ общенароднымъ правомъ за нейтральными государствами. Исторія, говоритъ Ортоланъ, представляетъ множество примѣровъ нарушенія правъ нейтральныхъ государствъ то одною, то другою державою.

---

Въ числѣ существенныхъ обязательствъ воюющихъ державъ, важнѣйшее есть то, по которому воспрещается какимъ бы то ни было образомъ нарушать спокойствіе нейтральныхъ государствъ. Такимъ образомъ, враждующія стороны не должны дозволять себѣ никакихъ непріязненныхъ дѣйствій въ нейтральной территоріи, и не только противъ послѣдней, но и даже другъ противъ друга.

Съ своей стороны, нейтральное государство совершенно вправѣ требовать, даже силою, если нужно, чтобы воюющія державы не пользовались его нейтральной территоріею для войны, чтобы не вооружали въ ней войска, не производили рекрутскаго набора, не проводили ихъ чрезъ такую территорію, чтобы враждующія стороны

не позволяли себѣ никакихъ непріязненныхъ дѣйствій противъ лицъ или имущества подданныхъ нейтральнаго государства, и вообще, чтобы онѣ отнюдь не занимали территоріи съ военными цѣлями и не дѣлали ее театромъ войны (*).

Главные принципы эти примѣнимы въ войнахъ и на морѣ и на материкѣ, съ нѣкоторыми измѣненіями въ отношеніи нѣкоторыхъ частей моря, прилежащаго къ берегамъ.

Когда дѣло идетъ о переходѣ арміи или какой либо ея части черезъ нейтральную, континентальную территорію, то переходъ этотъ, по мѣрѣ неудобствъ и убытковъ, необходимо имъ причиняемыхъ, не можетъ быть разсматриваемъ какъ безвредный. Сверхъ того, государство, которому принадлежитъ территорія, въ силу своего исключительнаго права собственности, имѣетъ право противиться такому переходу, даже силою; если бы оно уступило въ этомъ случаѣ одной изъ враждебныхъ сторонъ, то при равныхъ обстоятельствахъ, не можетъ отказать въ подобной уступкѣ и другой сторонѣ, не сдѣлавшись пристрастнымъ, и слѣдовательно, не выходя изъ строгой нейтральности.

Напротивъ, если одинокое судно, или эскадра, по какому нибудь назначенію, проходятъ чрезъ территоріальныя моря, то переходъ этотъ нисколько не оскорбляетъ права собственности того государства, которому принадлежитъ море и не причиняетъ ему никакихъ убытковъ. Государство имѣетъ исключительное право собственности только надъ своими портами и рейдами,—будутъ ли они закрыты или открыты; равнымъ образомъ, надъ заливами и бухтами, которые могутъ быть уподоблены портамъ въ открытомъ морѣ; имѣетъ власть только на разстояніи пушечнаго выстрѣла отъ своихъ береговъ; тутъ принадлежитъ ему власть законодательная, судебная и полицейская, въ силу которой, хотя оно и вправѣ надзирать надъ иностранными кораблями, плавающими на водахъ его, и воспрещать имъ пребывать въ его владѣніяхъ болѣе чѣмъ должно, тѣмъ не менѣе оно не-можетъ воспротивиться безвредному проходу, который есть ничто иное какъ законное пользованіе, принадлежащее всѣмъ и каждому.

Такимъ образомъ, на самой природѣ вещей и на различіи правъ, принадлежащихъ нейтральному государству, основывается то различіе, которое должно существовать между переходомъ чрезъ территорію такого государства и переходомъ по судоходнымъ путямъ вдоль береговъ. Въ первомъ случаѣ, переходъ въ строгомъ смыслѣ

(*) Клюберъ, новѣйшее народное право §§ 283 и 285.

не можетъ не нанести вреда или ущерба государству, по территоріи котораго онъ будетъ совершенъ, въ особенности если дѣло идетъ о нѣсколькихъ корпусахъ и если переходъ долженъ произойдти въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ государство имѣетъ собственность. Напротивъ, если переходъ совершится по водѣ, вдоль береговъ, то не будетъ никакого вреда для государства; да кромѣ того, переходъ произойдетъ на пространствѣ, составляющемъ законное пользованіе всѣхъ.

Такимъ образомъ, если справедливы слова Ваттеля, что тотъ, кто желаетъ съ своими войсками пройдти чрезъ нейтральное государство, долженъ испросить на то позволенія у верховной власти этого государства, ибо войдти въ ея территорію безъ ея согласія, значитъ оскорбить права верховной власти и вообще всего государства (*), то ихъ должно относить къ континентальной территоріи, а не къ прибрежнымъ морямъ, различнымъ отъ внутреннихъ.

Правила, относящіяся къ прибытію и временному пребыванію судовъ въ иностранныхъ портахъ и рейдахъ, остаются однѣ и тѣ же какъ во время мира, такъ и во время войны. Нейтральные порты открыты для воюющихъ, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда есть ограниченіе со стороны мѣстной власти, или когда входъ судамъ запрещенъ будетъ въ силу особенныхъ договоровъ. Обычай международный допускаетъ входъ кораблей, ищущихъ убѣжища отъ опасностей моря или съ цѣлію запастись продовольствіемъ. Такимъ образомъ, двѣ непріятельскія морскія силы могутъ столкнуться на своемъ пути, либо вмѣстѣ бросить якорь, въ прибрежныхъ моряхъ или нейтральныхъ рейдахъ.

При такихъ встрѣчахъ, ихъ непріязненное значеніе на время уничтожается, потому что мы можемъ пользоваться правами войны противъ враговъ только на своей территоріи, территоріи непріятеля, или на территоріи никому непринадлежащей (*).

Сообразно съ этими принципами, признанными извѣстнѣйшими публицистами, установленными обычаемъ и международными договорами, воюющіе, безъ прямаго нарушенія правъ нейтралитета, не могутъ совершить непріязненныхъ дѣйствій другъ противъ друга на водахъ державы, съ которою они находятся въ дружественныхъ отношеніяхъ.

(*) Ваттель народное право кн. 3, гл. 7, § 120.

(*) Iure belli adversus hostem duntaxat utimur in nostro, aut nullius territorie. In nostro si hostem deprehendamus, si sine libero commeatu ad nos pervenerit, hostiliter cum excipiamus. Ipsum hostes territorium ingredi, et ibi praedam agere, ratio belli permittit. In medio mari utpote nullius territorio utriustque amici qui hostem agit, agit et adversus principem, dui ibi imperat, et omnem vim a quocunque factam, legibus coercet». (Bynkers Choek, duoest, jur. publ. lib. 1 cap. 8.)

Не совсѣмъ точное опредѣленіе частей моря, принимаемыхъ за моря территоріальныя, разнообразіе природы въ окружающихъ ихъ берегахъ могутъ повлечь за собою на практикѣ скорѣе видимыя, нежели настоящія исключенія изъ изложеннаго нами правила. Напримѣръ, если непріятельскіе корабли встрѣтятся на территоріальныхъ водахъ нейтральныхъ, омывающихъ значительное пространство береговъ почти безплодныхъ, невоздѣланныхъ и беззащитныхъ, то должны ли они забыть, что они непріятели? нужно ли принимать въ буквальномъ смыслѣ тѣ статьи различныхъ публичныхъ трактатовъ, по которымъ воспрещаются непріязненныя дѣйствія на всемъ пространствѣ водъ, на разстояніи пушечнаго выстрѣла отъ берега? Долженъ ли тотъ, кто хочетъ принудить законнаго своего непріятеля къ битвѣ, терпѣливо ожидать, пока послѣдній выйдетъ изъ опредѣленнаго пространства, внѣ котораго можно уже будетъ сдѣлать нападеніе и дать ему такимъ образомъ возможность ускользнуть? Если строго держаться изложеннаго принципа, то конечно слѣдуетъ такъ поступать. Извѣстное пространство моря подчиняется власти и вѣдомству государства, берега котораго оно омываетъ; если не существуетъ фортовъ или другихъ средствъ къ защитѣ, которыми бы власть эта была обезпечена, то нѣтъ еще причины, по которой бы воюющія державы могли пренебрегать ею. При битвѣ на разстояніи пушечнаго выстрѣла, ядра могутъ попадать на нейтральный берегъ, причинить вредъ владѣніямъ, нанести раны и смерть жителямъ и отразить такимъ образомъ послѣдствія брани на государствѣ посторонемъ.

По всему этому видно, что всего справедливѣе не принимать никакихъ непріязненныхъ дѣйствій, въ какомъ бы ни было положеніи, на разстояніи пушечнаго выстрѣла отъ берега. Изъ всего этого также слѣдуетъ, что военныя морскія дѣйствія не требуютъ математической точности, что главнокомандующій, имѣя въ виду берегъ невоздѣланный, ненаселенный, лишенный всякаго знака территоріальной власти, можетъ въ увлеченіи преступить опредѣленное правило, нисколько не имѣя при этомъ намѣренія оскорбить нейтральное государство и нарушить право его власти. Мы полагаемъ, что обстоятельства должны извинять подобные поступки, не въ ущербъ, конечно, существующимъ правиламъ, по которымъ нейтральное государство всегда вправѣ требовать удовлетворенія, если оно вслѣдствіе боя понесло какіе-либо убытки. Но нарушеніе правъ нейтральной территоріи въ особенности обнаруживается тогда, когда непріязненныя дѣйствія совершены были въ закрытыхъ водахъ, каковы порты и рейды. Въ такомъ случаѣ государство, которому при-

надлежатъ порты и рейды, не только вправѣ, но даже обязано употребить противъ нарушителей спокойствія силу, которою оно можетъ располагать въ этихъ мѣстахъ. Такимъ образомъ, артиллерія фортовъ и батарей должна быть употребляема противъ учиняющаго нападеніе, съ цѣлью принудить послѣдняго прекратить бой. Точно также слѣдуетъ поступать на открытыхъ берегахъ прибрежныхъ морей, гдѣ есть средства къ защитѣ. Непріязненныя дѣйствія, о которыхъ идетъ рѣчь, еще болѣе нарушаютъ права нейтралитета въ томъ случаѣ, когда происходятъ на открытыхъ, но неукрѣленныхъ рейдахъ или заливахъ, образуемыхъ устьями рѣкъ. Отсутствіе средствъ къ защитѣ не уменьшаетъ незаконности дѣйствія нарушителей нейтралитета.

Когда образовался первый вооруженный нейтралитетъ, во время войны за независимость американской республики, то всѣ государства, лежащія около Балтійскаго моря и державшіяся нейтралитета, хотѣли распространить на это море преимущества, присвоенныя портамъ и рейдамъ нейтральнымъ. Въ маѣ мѣсяцѣ 1780 года, датскій кабинетъ объявилъ кабинетамъ воюющихъ державъ слѣдующее:

«Владѣнія короля Даніи и Норвегіи расположены такимъ образомъ, что торговля его подданныхъ съ провинціями, входящими въ составъ его владѣній, непремѣнно пострадали бы, если бы е. в. не принялъ всевозможныхъ мѣръ къ огражденію Балтійскаго моря и его береговъ отъ всякаго рода непріязненныхъ поступковъ и насилій и не обезопасилъ бы его отъ набѣговъ каперовъ и вооруженныхъ кораблей. Вслѣдствіе чего король, для поддержанія свободнаго и спокойнаго сообщенія между своими провинціями, повелѣлъ объявить: что такъ какъ Балтійское море есть закрытое, и по своему мѣстному положенію, должно быть таково, чтобъ всѣ флаги безпрепятственно могли плавать въ немъ и пользоваться всѣми выгодами совершеннаго спокойствія, то е. в. находитъ нужнымъ запретить вооруженнымъ кораблямъ воюющихъ державъ входъ въ море, въ избѣжаніе могущихъ произойдти въ немъ непріязненныхъ дѣйствій, между кѣмъ бы то ни было. Остальные два сѣверные кабинета держатся той же системы, которая тѣмъ болѣе справедлива и естественна, что всѣ державы, владѣнія которыхъ окружаютъ Балтійское море — наслаждаются самымъ глубокимъ миромъ и считаютъ его за одно изъ величайшихъ благъ, которое можетъ монархъ доставить своимъ подданнымъ».

25-го мая 1780 г., французскій кабинетъ отвѣтилъ на это:

«Будучи далекъ отъ мысли распространить предѣлы войны, король, напротивъ, постоянно изъявлялъ желаніе ограничить ихъ. За-

ботливость е. в. объ опредѣленіи пространства нейтральныхъ береговъ, въ которомъ подданные его не могли бы нападать на непріятеля, доказала уже сколько онъ уважалъ верховную власть всѣхъ деужавъ, примыкающихъ къ Балтійскому морю и принявшихъ нейтралитетъ; е. в. смотрѣлъ на это море, какъ на закрытое по согласію самихъ его государей. Онъ будетъ продолжать дѣйствовать такимъ образомъ, и такъ какъ е. датское в. желаетъ, повидимому, чтобы сдѣланы были необходимыя распоряженія на счетъ того, чтобы ни одинъ французскій корабль не позволялъ себѣ непріязненныхъ дѣйствій за Зундомъ, то г. датскій посланникъ можетъ увѣрить своего монарха въ томъ, что король охотно на это согласится. Его велич. ничего болѣе не имѣетъ въ виду, какъ дѣйствовать во всемъ сообразно съ выгодами нейтральныхъ державъ, преимущественно же тѣхъ, которыя оказываютъ покровительство свободѣ морей, и въ особенности е. датскаго в., дружбу и довѣріе котораго онъ всѣми мѣрами старается сохранить *).»

Мы полагаемъ, что всѣ три сѣверные кабинета, дѣйствуя согласно въ этомъ дѣлѣ, поступили совершенно справедливо, если принять во вниманіе мѣстное положеніе и небольшое протяженіе Балтійскаго моря. Объявляя послѣднее *mare clausum* (закрытымъ моремъ), они были далеки отъ мысли дать этому выраженію смыслъ, приданный ему встарину знаменитымъ англійскимъ писателемъ Сельденомъ, противникомъ свободы морей. Имѣя въ виду пользу общую, они желали только ограничить бѣдствія войны и не присвоивали себѣ никакого права собственности надъ Балтійскимъ моремъ, всегда открытымъ всѣмъ флагамъ для мирныхъ сношеній всякаго рода.

Власть, начальствующая надъ нейтральными мѣстами, гдѣ были приняты морскія военныя силы, обязана принять надлежащія мѣры къ предупрежденію всякаго покушенія нарушить право нейтралитета. Одна изъ этихъ мѣръ состоитъ въ томъ, чтобы воспрепятствовать одновременному выходу кораблей, принадлежащихъ двумъ непріязненнымъ между собою державамъ. Въ правилѣ, освященномъ обычаемъ, особенными указами различныхъ державъ *), и статьями

---

*) Мартенсъ, Собраніе, т. 3.

(*) Постановленія, относящіяся къ мореплаванію и торговлѣ, признанныя нейтральными государствами Италіи во время войны 1778 г. (изъ Лампреди).

Статья 3 этихъ постановленій идетъ еще далѣе, потому что въ ней говорится: «Ни одинъ корабль воюющихъ державъ, бросившій якорь въ портахъ Ливорно и Портоферро, или во всякомъ другомъ портѣ тосканскомъ, не имѣетъ права выдти въ море, если тамъ покажутся корабли, видимые изъ этихъ портовъ, и если въ то время, когда воюющіе корабли будутъ уже готовы къ отплытію, но еще не совсѣмъ

многихъ трактатовъ, предписывается наблюдать, покрайней мѣрѣ въ этихъ случаяхъ, двадцати четырехъ часовой промежутокъ времени при отплытіи враждебныхъ кораблей. Эпоха послѣднихъ морскихъ войнъ представляетъ нѣсколько практическихъ приложеній этого правила. Мы предпочитаемъ привести въ примѣръ фактъ, изъ временъ болѣе отдаленныхъ, для того, чтобы лучше доказать древность обычая.

Фактъ этотъ заключается въ слѣдующемъ рапортѣ кавалера Кастильона, капитана французскаго корабля *Фантаскъ*, поданномъ своему министру, 18 декабря 1759 года.

«М. Г. Я требовалъ отъ кадикскаго губернатора обезпеченія въ своемъ отплытіи изъ бухты двадцатью четырьмя часами ранѣе англичанъ, въ силу народнаго права. Отвѣтъ губернатора показался мнѣ удовлетворительнымъ. Я заботился только о томъ, какъ бы воспользоваться первымъ попутнымъ вѣтромъ и удалиться изъ порта, чтобы потомъ дѣйствовать сообразно распоряженіямъ, заключающимся въ письмѣ его величества, 27 ноября. Съ этого времени постоянство вѣтровъ южнаго и юго-западнаго, тѣхъ самыхъ, которые едва не погубили англійскую эскадру, при входѣ въ этотъ портъ, помѣшало мнѣ выдти изъ него.

«Англійская эскадра, воспользовавшись этимъ вынужденнымъ замедленіемъ, приготовилась къ отплытію, и адмиралъ Бродерикъ послалъ вчера, въ четверть перваго, офицера къ кадикскому губернатору, съ увѣдомленіемъ, что выйдетъ въ море сегодня въ четверть перваго. Кадикскій губернаторъ увѣдомилъ меня объ этомъ письмомъ, написаннымъ по испански; вотъ содержаніе его:

«М. г. Вслѣдствіе моихъ сношеній съ вами касательно отвѣта, даннаго вице-адмираломъ Бродерикомъ, и заключающагося въ томъ, чтобы онъ за двадцать четыре часа до отплытія со своею эскадрою увѣдомилъ меня объ этомъ, дабы и вы были въ состояніи отправиться, если это вамъ будетъ угодно, я имѣю честь предупредить васъ, что въ настоящую минуту я только что получилъ депешу отъ вышеупомянутаго адмирала, въ которой онъ извѣщаетъ меня, что намѣренъ отплыть чрезъ двадцать четыре часа. Увѣдомляю васъ объ этомъ для того, чтобы вы могли выйдти въ море, если это соотвѣтствуетъ вашимъ видамъ; при этомъ предупреждаю васъ, что

---

выдутъ изъ гавани, замѣченъ будетъ на морѣ сигналъ о прибытіи кораблей, то хотя воюющія суда и вышли уже изъ порта, ихъ вызываютъ назадъ пушечнымъ выстрѣломъ, и въ такомъ случаѣ онѣ обязаны возвратиться и оставаться въ портѣ, пока усмотрѣнные вдали корабли совсѣмъ не исчезнутъ изъ вида.

въ случаѣ, если вы не отплывете съ своими кораблями, то я не буду въ состояніи воспрепятствовать отплытію вице-адмирала послѣ этихъ двадцати четырехъ часовъ. Надѣюсь, что если вы рѣшитесь не вступать подъ паруса, вы исполните то, что предписываютъ мирные договоры. Если же вы намѣрены отправиться тотчасъ же, то англичане, отплывъ 24 часами позднѣе васъ, не нарушатъ нейтралитета».

«Получивъ это письмо въ 3 часа пополудни и обдумавъ содержаніе его, я пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

«1) Сличивъ оба письма кадикскаго губернатора, мнѣ показалось, что я могъ разсчитывать на двадцать четыре часа, неиначе какъ съ того времени, когда англійскій адмиралъ увѣдомилъ губернатора о своемъ отплытіи, ибо адмиралъ обязанъ былъ оставаться двадцать четыре часа, считая этотъ срокъ со времени поданнаго имъ прошенія, а не со времени моего отплытія; 2) Мнѣ показалось очень страннымъ, что послѣ того, какъ я подалъ прошеніе о томъ, чтобы отплыть первымъ, чего, однако, никакимъ образомъ не могъ сдѣлать, не подвергши опасности королевской эскадры, кадикскій губернаторъ назначилъ мнѣ отплыть въ одно и то же время съ нашимъ непріятелемъ. Наконецъ, погода была самая бурная; днемъ я не могъ отправиться; потомъ наступила ночь и за тѣмъ все утро продолжались неблагопріятныя для меня обстоятельства. Я понялъ всю ловкость англійскаго вице-адмирала, давшаго мнѣ двадцать четыре часа, которыми я не могъ располагать; вслѣдствіе этого я рѣшился отвѣчать губернатору слѣдующее:

«Правда, милостивый государь, что я нѣсколько дней тому назадъ просилъ васъ задержать англійскую эскадру въ бухтѣ, въ теченіе двадцати четырехъ часовъ спустя послѣ моего отплытія съ эскадрою, отплытія, которое я намѣренъ былъ предпринять при первомъ попутномъ вѣтрѣ. Такъ какъ отвѣтъ, которымъ вы меня удостоили, совершенно соотвѣтствовалъ моимъ ожиданіямъ, то я занялся только тѣмъ, чтобы выйдти изъ бухты при первой возможности; движенія, которыя вы могли замѣтить на моей эскадрѣ, должны были убѣдить васъ въ этомъ. Прошу васъ обратить на это особенное вниманіе, ибо честь моя требуетъ, чтобы вы убѣдились въ томъ, что я подавалъ вамъ просьбу не съ какою нибудь затаенною цѣлію, не съ намѣреніемъ впослѣдствіи не воспользоваться вашимъ согласіемъ; нѣтъ ничего вѣрнѣе какъ тогдашняя невозможность моего отплытія. Если англійская эскадра намѣревается выйдти сегодня, то вамъ предоставляется право сдѣлать ей предпочтеніе. Не непріятелямъ же короля, моего государя, рѣшать участь его эскадры и назначать мнѣ

часъ, а вамъ, милостивый государь, ибо вы по мѣсту, которое занимаете, облечены властію его католическаго величества, единственною властію, которая должна говорить въ этомъ случаѣ. Прошу васъ извѣстить меня, на что я долженъ разсчитывать вслѣдствіе трактатовъ между его католическимъ величествомъ и англійскимъ королемъ. Прошу объявить мнѣ, чего вы отъ меня потребуете, въ случаѣ если англійская эскадра получитъ предпочтеніе отплыть первой, а также увѣдомить меня о часѣ моей очереди, если англійская эскадра не выйдетъ въ теченіе потребованныхъ ею двадцати четырехъ часовъ. Надѣюсь при этомъ, что вы въ этомъ отношеніи сдѣлаете между нами выборъ.»

«Кадикскій губернаторъ до рѣшенія этого дѣла потребовалъ объясненій, которыя получены только сегодня утромъ; сегодня же утромъ прибылъ въ бухту англійскій 2 дечный корабль; вмѣстѣ съ нимъ непріятельская эскадра, которую я въ настоящее время считаю уже готовою къ отплытію, состоитъ изъ 6 кораблей и 3 фрегатовъ.

«Такъ какъ вчера вечеромъ я извѣстилъ губернатора, что мнѣ необходимо имѣть отъ него отвѣтъ рано утромъ, то онъ и отдалъ приказаніе офицеру, посланному имъ къ англійскому адмиралу, сообщить мнѣ свой отвѣтъ, который состоялъ въ томъ, что англійскій адмиралъ признаетъ право, по которому мы требуемъ выбора, но что онъ ничего не знаетъ касательно главнѣйшаго пункта, т. е. для нашего выбора, а также неизвѣстно ему ничего на счетъ 24 часоваго обезпеченія, считая со времени моего отплытія.

«Однако погода, обѣщавшая повидимому много хорошаго, совершенно испортилась, что̀ дало мнѣ поводъ еще разъ объясниться по этому предмету съ кадикскимъ губернаторомъ. Онъ велѣлъ сказать мнѣ, что ручается за двадцать четыре часа по моемъ отплытіи, съ тѣмъ, чтобы я вышелъ въ море въ теченіе двадцати четырехъ часовъ по моему выбору, который кончаясь сегодня въ четверть перваго, начнется завтра вновь, въ то же самое время.

«Съ такимъ обезпеченіемъ вы не должны сомнѣваться, милостивый государь, въ моей бдительности; я воспользуюсь первою благопріятною минутою къ отплытію.

«Сію минуту я получилъ отъ кадикскаго губернатора письмо, въ которомъ онъ подтверждаетъ слова свои касательно предоставленія мнѣ выбора и покровительства со стороны властей порта. Кадикская бухта, 18 дек. 1759 г.»

Примѣръ этотъ въ томъ видѣ, въ какомъ представляется онъ въ приведенной перепискѣ Кастильона, заключаетъ въ себѣ нѣкоторыя любопытныя особенности, относительно первенства при выходѣ ко-

раблей изъ порта. Понятно въ самомъ дѣлѣ, что такое первенство весьма важно для того, кто по недостатку силъ находится въ необходимости избѣжать боя; двадцать четыре часа впередъ съ возможностію располагать въ теченіе ихъ своими дѣйствіями, составляютъ огромное преимущество.

Незаконность непріязненныхъ дѣйствій, совершенныхъ на территоріальныхъ водахъ нейтральной державы, влечетъ за собою, какъ прямое слѣдствіе, незаконность добычи, пріобрѣтенной внутри границъ этихъ водъ. Подобная добыча недѣйствительна, будетъ ли она пріобрѣтена военными кораблями, или корсарами. Государство, которому принадлежитъ побѣдитель, обязано возвратить прежнимъ владѣльцамъ все у нихъ захваченное; а государство нейтральное тирриторія котораго въ такомъ случаѣ оскорблена, будетъ даже само вправѣ и должно привести это въ исполненіе, если добыча будетъ привезена къ нему.

Не смотря, однако, на все это, недѣйствительность совершенныхъ такимъ образомъ завладѣній, не до такой степени безусловна, что уже не можетъ быть нарушена, и что государство побѣдителя непремѣнно должно объявить ее, хотя бы и не было никакого требованія со стороны государства, права котораго въ такомъ случаѣ предполагаются какъ бы непризнанными. «Это есть техническое правило *призовыхъ судовъ* (des cours de prises), согласно Ваттелю, который говоритъ, что въ подобныхъ случаяхъ нужно отдавать законный призъ его настоящему владѣльцу неиначе, какъ по требованію нейтральнаго государства, въ территоріи котораго онъ сдѣланъ. Правило это основывается на принципѣ, по которому одно только нейтральное государство было оскорблено въ своихъ правахъ такимъ завладѣніемъ и по которому одинъ только непріятель, требующій назадъ подобную добычу, не имѣетъ права на возвращеніе отнятаго (*).

Мы вполнѣ допускаемъ это правило, вытекающее изъ законовѣденія практическаго. Оно совершенно согласуется съ тѣмъ, что мы говорили выше о тѣхъ случаяхъ, гдѣ по извѣстнымъ причинамъ и по положенію береговъ, непріязненныя дѣйствія могутъ быть извиняемы, хотя бы онѣ и происходили на нейтральномъ прибрежномъ морѣ. Оно даже необходимо по системѣ всѣхъ тѣхъ, которые, какъ мы, допускаютъ въ подобныхъ случаяхъ возможность извиненія. Такъ какъ недѣйствительность сказанныхъ правъ не заключаетъ въ себѣ ничего безусловнаго, кромѣ того, что она подчиняется требованіямъ

(*) Уитонъ, Elements of interational laco, vol 2 p.140. Idem. Французское изданіе т. 2 стран. 88—89.

нейтральнаго государства, то дѣло кончается обыкновенно оцѣнкою со стороны этого государства. Такимъ образомъ, ему принадлежитъ право судить, существуетъ или нѣтъ дѣйствительное нарушеніе его верховныхъ правъ; обязано ли оно, не теряя своего собственнаго достоинства и слѣдуя правиламъ безпристрастія, налагаемымъ на него качествомъ нейтралитета, протестовать противъ нарушенія правъ своихъ и требовать, чтобы послѣдствія такого нарушенія были недѣйствительны или заглажены; или оно можетъ молчать и не обнаруживать ни какихъ притязаній? Если оно потребуетъ чего-либо и если жалобы его основательны, то правительство побѣдителя обязано возвратить все то, что оно пріобрѣло такимъ образомъ, въ противность правамъ нейтралитета; если же оно не обнаруживаетъ требованій, то никто не обязанъ дѣлать это вмѣсто него, а на чьи-либо посторонніе возгласы правительство побѣдителя не обязано отвѣчать. Что же касается права, по которому нейтральное правительство можетъ исторгать сказанныя добычи изъ рукъ побѣдителей, то оно подчиняется необходимому условію, именно: захваченные предметы должны находиться въ зависимости отъ нейтральнаго правительства въ мѣстахъ, подчиненныхъ его власти. Не нужно думать, что нейтральное государство должно обсуживать дѣйствительность, или недѣйствительность добычи съ точки зрѣнія ссоры между воюющими сторонами и законовъ, которымъ они должны слѣдовать въ морской войнѣ. Вопросъ этотъ совершенно не относится къ дѣлу. Но если незаконнымъ образомъ совершаемы были непріязненныя дѣйствія на водахъ нейтральнаго государства, то послѣднее вправѣ объявить послѣдствія ихъ недѣйствительными; пользуясь подобною властію, оно только поддерживаетъ свое право, только помогаетъ своей собственной тяжбѣ: если добыча находится внѣ границъ его, то ему остается прибѣгнуть къ дипломатическимъ требованіямъ, а если она у него подъ рукою, то ему нѣтъ нужды прибѣгать къ чему-либо: оно само отнимаетъ добычу у взявшаго призъ, невмѣшиваясь впрочемъ ни въ какой другой вопросъ, касающійся ея дѣйствительности или недѣйствительности.

Свойство этой роли, которая принадлежитъ нейтральному государству, вообще не можетъ быть достаточно различено отъ подсудности, касательно призовъ, о которой упоминаетъ Уитонъ въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

«Юридически рѣшено, что право повѣрять дѣйствительность завладѣній, повлекшихъ за собой оскорбленіе правъ нейтральнаго правительства, должно ограничиваться только возвращеніемъ прежнему владѣльцу его собственности, когда послѣдняя добровольно бы-

ла выдана въ территорію и не должно дозволять причинять вредъ и убытокъ, какъ въ обыкновенныхъ случаяхъ морскихъ ущербовъ» (*).

Тотъ же самый публицистъ, въ томъ же самомъ мѣстѣ своихъ «Началъ международнаго права», предлагаетъ вопросъ: «если добыча находится уже въ государствѣ, взявшемъ призъ, и если она уже была обсуждена тамъ надлежащими властями, то нейтральное государство сохраняетъ ли въ такомъ случаѣ право возвратить прежнему владѣльцу добычу, вошедшую въ чужую территорію?»

«Сомнительно, говоритъ онъ, чтобы такое право могло имѣть мѣсто послѣ того, какъ собственность была уже приведена въ infra praesidia государства того лица, которое завладѣло ею, и когда надъ нею правильнымъ порядкомъ наряженъ былъ надлежащій судъ. Какъ бы то ни было, только если собственность попала въ руки пріобрѣтателя bonâ fide, незамѣтившаго незаконности завладѣнія, то, какъ и было установлено на этотъ счетъ, нейтральный судъ адмиралтейства имѣетъ право отдать собственность, находящуюся въ рукахъ взявшаго призъ, прежнему владѣльцу по требованію послѣдняго и по произнесеніи надъ нею приговора». Мы пойдемъ далѣе: намъ кажется, что нейтральное государство сохраняетъ подобное право, даже въ отношеніи къ добровольному покупателю, въ особенности, если оно уже требовало дипломатически удовлетворенія за оскорбленіе своей территоріи и если, вопреки его требованіямъ, приговоръ надъ призомъ былъ произнесенъ государствомъ. Нейтральное правительство, территорія котораго оскорблена, не обязано подчинять свое право рѣшенію иностраннаго суда и подвергать себя послѣдствіямъ этого рѣшенія; причины справедливости могутъ побудить его не выказывать своего права, но тѣмъ не менѣе право это принадлежитъ ему, исключая добровольнаго покупателя, лишающагося права взыскивать убытки съ тѣхъ лицъ, у которыхъ онъ сдѣлалъ покупку.

Если морскія воюющія силы расположатся въ бухтѣ, въ рѣкѣ или при устьѣ рѣки нейтральнаго государства,—съ цѣлію пользоваться занятой мѣстностію для успѣшнѣйшаго примѣненія на дѣлѣ правъ, даваемыхъ войною, то добыча, пріобрѣтенная ими здѣсь, будетъ также незаконна. Такимъ образомъ, если воюющій корабль, стоя или крейсеруя въ нейтральныхъ водахъ, захватитъ, при помощи мелкихъ судовъ своихъ, судно, находящееся внѣ предѣловъ этихъ водъ, то судно это не можетъ быть правильнымъ призомъ; хотя въ этомъ случаѣ и не было употреблено силы въ самой нейтральной территоріи, но тѣмъ не менѣе это было сдѣлано при помощи послѣдней; а такое

(*) Уитонъ «начало международнаго права, т. 2 глава 3, § 13 стр. 93.

злоупотребленіе нейтральной территоріей, служащей такимъ образомъ средствомъ къ осуществленію непріязненныхъ замысловъ, не можетъ быть допущено. Итакъ, къ этому случаю необходимо приложить все, что было говорено въ предъидущемъ.

При этихъ различныхъ обстоятельствахъ, убѣжище, получаемое военными кораблями и правильными каперами воюющихъ державъ, распространяется также и на корабли, приходящіе съ добычею. Нейтральное государство не имѣетъ права вмѣшиваться въ поступки враждующихъ сторонъ, пользующихся правами войны, и потому какъ скоро побѣдитель поднялъ на взятомъ имъ кораблѣ флагъ того государства, которому самъ онъ принадлежитъ,—то его добыча должна уже быть разсматриваема, покрайней мѣрѣ на время, какъ собственность этого государства, или его подданныхъ; вслѣдствіе этого она можетъ быть принята въ тѣхъ портахъ, съ которыми государство, одержавшее верхъ, находится въ дружественныхъ отношеніяхъ.

Не надобно, впрочемъ, терять изъ виду, что всякое государство, содержа въ своихъ портахъ свое собственное полицейское управленіе, всегда имѣетъ право открыть или закрыть входъ въ нихъ, смотря по тому, считаетъ ли оно это выгоднымъ для пользы и спокойствія страны, и что по этой причинѣ воюющіе не могутъ требовать открытія порта для своихъ кораблей, или для захваченной ими добычи, какъ права имъ принадлежащаго. Обычай народный поставилъ этотъ пунктъ въ совершенную зависимость отъ верховной территоріальной власти и, такъ какъ допущеніе добычи въ портъ, по своимъ послѣдствіямъ, часто можетъ быть причиною безпокойства для страны, ибо поставляетъ нейтральное государство въ болѣе прямое отношеніе къ происшествіямъ войны, то понятно, что въ подобныхъ случаяхъ нейтральная держава можетъ вполнѣ пользоваться правомъ отказа въ принятіи кораблей въ свои порты, или же можетъ ограничить это принятіе извѣстными условіями. Многія морскія державы и дѣлали это посредствомъ особыхъ законовъ и постановленій (*).

---

(*) Именно Франція въ 1681 г. Въ постановленіи по сему предмету между прочимъ сказано:

«Ни одинъ призъ не можетъ оставаться болѣе двадцати четырехъ часовъ въ нашихъ портахъ и гаваняхъ, если только онъ не будетъ задержанъ бурею, или если добыча была захвачена у нашихъ непріятелей.» Статья эта сходна съ 5 статьею королевскаго постановленія 1 февраля 1650 года, которое состоитъ въ слѣдующемъ: «и для того, чтобы предупредить обманы, дѣлаемые для прикрытія незаконной добычи, пріобрѣтенной разбойничествомъ, подрывающимъ торговлю, мы запрещаемъ всѣмъ губернаторамъ оставлять далѣе 24 часовъ въ своихъ рейдахъ и

Отсюда слѣдуетъ, что международные договоры часто содержатъ въ себѣ, въ отношеніи къ призамъ, частныя запретительныя распоряженія по общему праву убѣжища, конечно, кромѣ случаевъ неминуемой гибели, когда корабли непремѣнно уже должны быть приняты, или въ противномъ смыслѣ, когда особенныя условія побуждаютъ дать имъ убѣжище.

Трактатъ 1794 г. между Великобританіею и Американскими Соединенными штатами, въ 24 стат. заключаетъ въ себѣ слѣдующее условіе: «Не давать ни убѣжища, ни помощи въ портахъ тѣмъ, которые пріобрѣтутъ добычу у подданныхъ той или другой стороны. Но если они принуждены будутъ, по случаю непогоды, или опасности, угрожающей съ моря, войдти въ порты, то должны быть приняты мѣры къ ускоренію ихъ выхода и къ немедленному ихъ удаленію, какъ скоро только послѣднее будетъ возможно.»

Та же самая статья, въ то же время, давала положительное право безусловнаго убѣжища кораблямъ, принадлежащимъ договаривавшимся державамъ, а равно и находящимся на корабляхъ добычамъ. Военнымъ кораблямъ и каперамъ, принадлежащимъ вышеупомянутымъ государствамъ, дозволяется взятые ими у непріятелей корабли и вещи везти куда имъ заблагоразсудится, безъ обязательства платить пошлину; вышеупомянутыя добычи, прибывая и входя въ порты сказанныхъ государствъ, не должны быть ни задерживаемы, ни отнимаемы; осмотрщики же и другіе чиновники портовъ не должны подвергать обыску сказанныя добычи: «они только обязаны обращать вниманіе на то, чтобы часть груза не была перенесена на материкъ, какимъ бы то ни было образомъ, противнымъ постановленіямъ, ка-

---

портахъ какихъ бы то ни было иностранныхъ кораблей, взявшихъ добычу. Имъ позволяется оставаться дольше этого срока, только въ томъ случаѣ, когда они выдадутъ захваченную добычу или принуждены будутъ оставаться въ портѣ по причинѣ дурной погоды; причемъ, однако, они не смѣютъ ни продавать, ни оставлять захваченныхъ ими товаровъ какимъ бы то ни было образомъ. Еще разъ (такъ какъ мы и прежде это дѣлали) строго запрещаемъ нашимъ подданнымъ покупать означенные товары, подъ опасеніемъ наказанія за неповиновеніе сказаннымъ губернаторамъ, и строгой отвѣтственности въ нанесеніи вреда и убытковъ; и также за ослушаніе другихъ властей нашихъ, подъ опасеніемъ штрафа въ 10 000 ливровъ, конфискованія товаровъ и примѣрнаго наказанія. Повелѣваемъ, однако, губернаторамъ дозволять иностраннымъ кораблямъ вывозить свой грузъ, куда имъ заблагоразсудится, исключая тѣхъ вещей или товаровъ, которые, находясь на ихъ корабляхъ, окажутся принадлежащими нашимъ подданнымъ; послѣднимъ должны быть возвращены ихъ вещи, по первому съ ихъ стороны востребованію и по тщательномъ удостовѣреніи въ томъ, что означенныя вещи имъ принадлежатъ».

сающимся государственныхъ доходовъ; таможнѣ и другимъ властямъ порта также не должно быть дѣла до дѣйствительности или не дѣйствительности добычи.»

Первое изъ этихъ условій составляло одну изъ статей трактата 1794 года, возбудившихъ неудовольствіе и жалобы Франціи на правительство Соединенныхъ штатовъ. Оно на самомъ дѣлѣ нарушало 17 статью договора 1778 года, бывшаго еще въ силѣ, по которому порты Соединенныхъ штатовъ были всегда открыты для французскихъ кораблей съ ихъ грузомъ (*).

По трактату, заключенному въ Парижѣ 30 сентября 1800 года, вышеупомянутое право убѣжища было вновь признано, хотя съ нѣкоторыми ограниченіями. Словомъ, если въ трактатахъ не имѣется особаго условія, то всякое нейтральное государство можетъ по своему произволу: пускать или не пускать къ себѣ въ портъ суда съ добычею, захваченною воюющими одинъ у другаго, исключая, конечно, тѣхъ случаевъ, когда необходимость заставляетъ корабль имѣть убѣжище; общее же правило допускаетъ принятіе добычъ въ порты. Но если нейтральное государство захочетъ поступить иначе, на что оно и имѣетъ право, и откажетъ одной изъ воюющихъ сторонъ входъ въ свои порты съ добычею, то мы полагаемъ, что по нейтральности, которой оно держится, ему вмѣняется въ обязанность принять тѣ же мѣры и въ отношеніи къ другой воюющей сторонѣ; иначе, первая будетъ имѣть полное право принести дипломатическую жалобу на подобную несправедливость.

Если взятая одной изъ воюющихъ сторонъ добыча приведена и допущена въ нейтральный портъ, то спрашивается: простирается ли право убѣжища, дарованное взявшему призъ и его добычѣ такъ далеко, что имѣетъ силу даже и тогда, когда еще не рѣшенъ вопросъ о дѣйствительности или недѣйствительности добычи?

Для болѣе здраваго разрѣшенія предложеннаго вопроса, надобно принять во вниманіе, что всякое правительство само по себѣ есть судія законности или незаконности добычи, захваченной кораблями, дѣйствующими согласно съ его распоряженіями. Правило это признано всѣми и не допускаетъ возраженій. Оно основывается на томъ, что захваты, совершаемые морскими силами, суть военныя дѣйствія,

---

(*) Смотри переписку гражданина Жене, полномочнаго министра французской республики и Соединенныхъ штатовъ, съ членами федеральнаго правительства, въ которой находятся инструкціи, данныя этому министру. Филадельфія 1794 года. Въ инструкціяхъ было предписано гражданину Жене употреблять всѣ средства, отъ него зависящія, для того, чтобы слѣдить за точнымъ исполненіемъ статей 17, 21 и 22 трактата 1778 года.

проистекающія отъ военной власти воюющаго государства; а такъ какъ государства не имѣютъ надъ собой чьей-либо высшей власти, то сами и становятся судьями законности своихъ дѣйствій.

За нейтральнымъ государствомъ, въ территорію котораго приведена добыча, въ извѣстныхъ случаяхъ остается право возвращать захваченное прежнимъ владѣльцамъ, когда захватъ повлекъ за собою нарушеніе его собственной власти, а именно: когда призъ взятъ въ его территоріальныхъ водахъ, или кораблями, вооруженными и экипированными на его территоріи, не смотря на нейтральность послѣдней. Особыя постановленія нѣкоторыхъ державъ принимаютъ въ разсчетъ еще другой случай, и именно тотъ, когда призъ взятъ у самихъ подданныхъ нейтральнаго государства, подъ предлогомъ военной или всякой другой контрабанды, при такихъ обстоятельствахъ, которыя въ глазахъ нейтральнаго государства дѣлаютъ сказанный призъ незаконнымъ.

Впрочемъ, мы не находимъ тутъ никакого противорѣчія съ предъидущимъ правиломъ. Нейтральное государство не пользуется вполнѣ своимъ юридическимъ правомъ касательно добычъ; оно даже и не хочетъ быть судьею между воюющими сторонами съ цѣлію рѣшить —законны или незаконны ихъ дѣйствія въ отношеніи другъ къ другу. Если по мнѣнію нейтральнаго государства оскорблена его собственная власть, или нарушены его интересы, то обстоятельства даютъ ему возможность удовлетворить себя, и оно въ этомъ случаѣ поступаетъ всегда по тому извѣстному принципу, по которому государство, не имѣя надъ собою высшей власти, само можетъ оцѣнивать и поддерживать свои права. Отложивъ въ сторону особые случаи, остается все-таки справедливымъ то, хотя бы добыча была приведена въ нейтральный портъ, что правительство взявшаго призъ есть единственный надлежащій судья, которому предоставляется рѣшить—законна или незаконна похищенная добыча. А такъ какъ чужеземные законы не имѣютъ силы въ территоріи, принадлежащей другой державѣ, развѣ только въ случаѣ особеннаго согласія послѣдней, то неоспоримо, что для учрежденія въ нейтральной территоріи, будетъ ли это въ лицѣ консула или какого другаго чиновника, особаго суда, для разсмотрѣнія законности и незаконности присвоенной добычи, необходимо получить на это полномочіе со стороны нейтральной державы. Можетъ ли и должно ли нейтральное правительство давать такое дозволеніе? Вѣрнѣе всего надо предполагать, что нѣтъ. Судъ надъ военной добычей, пишетъ г. Уитонъ, не можетъ принадлежать особому, находящемуся въ нейтральномъ государствѣ учрежденію, каковъ, напримѣръ, былъ бы консульскій

трибуналъ, состоящій при нейтральномъ портѣ и дѣйствующій въ силу инструкцій данныхъ ему правительствомъ похитителя. Подобной судебной власти нейтральное государство не можетъ предоставить, на своей собственной территоріи, агентамъ воюющей державы, потому только, что само не имѣетъ права отправлять ее, кромѣ извѣстныхъ случаевъ, когда верховная власть его оскорблена вслѣдствіе совершеннаго похищенія; поэтому и приговоръ, произнесенный консуломъ воюющей державы въ нейтральномъ портѣ, почитается недостаточнымъ для препровожденія имущества кораблей или товаровъ, захваченныхъ въ видѣ военной добычи и отправленныхъ въ портъ для произнесенія надъ ними приговора (*). Мы не вполнѣ согласны съ этимъ мнѣніемъ, именно вотъ почему: изъ того, что нейтральное правительство не имѣетъ права само произнести приговора надъ добычею, не слѣдуетъ еще вполнѣ, чтобы правительство это не могло на своей территоріи уполномочить государство взявшаго призъ, рѣшить дѣло. Ибо въ такомъ случаѣ государство взявшаго призъ не было бы уполномочено нейтральнымъ государствомъ, а напротивъ, отправляло бы свою собственную власть только съ дозволенія мѣстнаго правительства. Вотъ какимъ образомъ консулы и другіе внѣшніе агенты отправляютъ на мѣстахъ, гдѣ они находятся, множество обязанностей, непринадлежащихъ мѣстнымъ властямъ, но ввѣренныхъ имъ собственнымъ ихъ правительствомъ; мѣстная же власть только дозволяетъ отправлять эти обязанности на ея территоріи. Настоящая причина, противящаяся тому, чтобы нейтральное государство дозволило подвергать привезенныя въ его порты добычи суду государства взявшаго призъ есть та, что нейтральное государство, дозволяя это, нарушаетъ условія нейтралитета. Такимъ образомъ оно не должно допускать этого. Въ самомъ дѣлѣ, при подобной уступкѣ, нейтральные порты будутъ уже мѣстомъ не одного только убѣжища, но и мѣстомъ непріязненныхъ дѣйствій между воюющими сторонами. Начавшееся на морѣ лишеніе собственности довершалось бы въ такомъ случаѣ въ нейтральномъ портѣ. А этого, конечно, не должно быть. Если бы нейтральное правительство согласилось на подобную мѣру, то безъ сомнѣнія нашлись бы воюющія государства, которыя бы не замедлили ею воспользоваться; но въ такомъ случаѣ другая воюющая сторона была бы вправѣ протестовать противъ такого нарушенія условій нейтралитета.

---

(*) Wheaton, Elements of internat. laco vol. 2, p. 94. Item ibidem. Французск. изданіе т. 2, стр. 46.

Но запрещеніе не должно простираться на правительственныя дѣйствія, касающіяся однихъ слѣдствій, имѣющихъ цѣлію собрать свѣдѣнія, доказать факты, привести свидѣтельства, документы и всякаго рода доводы, служащіе къ объясненію дѣла, подлежащаго рѣшенію той власти, которая впослѣдствіи должна будетъ произнести приговоръ надъ добычею. Судебныя дѣла эти, касающіяся общаго интереса обѣихъ сторонъ, имѣющія цѣлію узнать правду и притомъ нетерпящія отлагательства, суть дѣла такого рода, что могутъ быть производимы на нейтральной территоріи консулами и другими правительственными лицами государства взявшаго призъ, имѣющими на это достаточно власти и полномочія. Исключая тѣхъ случаевъ, когда призъ захваченъ съ оскорбленіемъ территоріи того государства, которому принадлежитъ портъ, государство это, какъ говоритъ Ламприди, неимѣетъ права воспрепятствовать совершенію суда, опредѣляющаго либо конфискованіе добычи, либо возвращеніе ея прежнимъ владѣльцамъ, лишь бы только приговоръ былъ произнесенъ внѣ территоріи нейтральнаго государства, гдѣ кромѣ послѣдняго никто не можетъ пользоваться своими правами верховной власти (*).

Вообще принято, что добычи, захваченныя на морѣ и признанныя по рѣшенію суда дѣйствительными, могутъ быть проданы въ нейтральныхъ портахъ. Каперъ, говоритъ Ваттель, ведетъ свою добычу въ первый нейтральный портъ и продаетъ ее безъ всякихъ препятствій. Но онъ не можетъ высадить на землю плѣнныхъ съ цѣлію держать ихъ тамъ въ плѣну, ибо оставлять и удерживать у себя военноплѣнныхъ, значитъ продолжать непріязненныя дѣйствія (**). Но эта возможность продажи зависитъ отъ согласія нейтральнаго государства. По мнѣнію Уптона, основывающагося на авторитетѣ Бинкершека и Вàлина, при отсутствіи положительнаго запрещенія, дозволяется входить въ нейтральный портъ съ цѣлію продавать тамъ добычу. Принимая всегда за исходную точку условія нейтралитета, мы увидимъ, что нейтральныя правительства должны на своей территоріи допускать такія продажи неиначе, какъ только съ условіемъ сохраненія строгаго безпристрастія, въ отношеніи къ воюющимъ. Правительство того государства, которому принадлежитъ портъ, также не должно допускать продажи, прежде не-

(*) Ламприди. О торговлѣ нейтральныхъ державъ, переведено съ итальянскаго Жакомъ, Паушетомъ. 1 ч. § 19 ст. 193.

(**) Ваттель, кн. 3 гл. . 7 § 132.

жели судебныя власти взявшаго призъ не произнесутъ приговора о законности приза.

Однако, представляя здѣсь различіе, сдѣланное нами въ вопросѣ о произнесеніи приговора надъ призомъ, въ пользу производства слѣдствій, мы полагаемъ, что надобно допустить исключенія и въ пользу продажъ, которыя въ случаѣ крайности могутъ быть необходимы, и послужатъ только предохранительными мѣрами, равно полезными для обѣихъ сторонъ. Если, напримѣръ, кораблю нѣтъ возможности отплыть съ добычею, или, если захваченные товары до такой степени повреждены, что ихъ невозможно сохранить, то продажа, даже до рѣшенія суда, будетъ въ такомъ случаѣ дѣломъ благоразумнымъ; она должна быть допущена даже въ нейтральной территоріи, какъ въ пользу взявшаго призъ, такъ и въ пользу того, у кого призъ взятъ, ибо потомъ судебное рѣшеніе опредѣлитъ: кому будетъ слѣдовать полученное денежное вознагражденіе за продажу приза.

Международное право, установившееся по взаимному соглашенію, въ своихъ постановленіяхъ обыкновенно соглашается съ вышеизложенными принципами. Большая часть трактатовъ умалчиваетъ объ этомъ правѣ продажи; нѣкоторые изъ нихъ допускаютъ его, другіе положительно запрещаютъ.

Впрочемъ, продажа добычъ въ нейтральномъ государствѣ, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда она тамъ дозволена, можетъ имѣть мѣсто не иначе, какъ исключеніе изъ общаго правила, имѣющаго силу во всѣхъ морскихъ державахъ, по которому взявшіе призъ обязаны приводить или же препровождать его въ тѣ порты государства, которымъ сами они принадлежатъ, и сколько возможно именно въ тѣ порты, гдѣ они были вооружены; по этому правилу, подъ опасѣніемъ строгаго наказанія, воспрещается всякій сбытъ и всякая продажа добычъ до того времени, пока особыя судебныя власти, засѣдающія на территоріи того государства, куда доставлена была добыча, не признаютъ дѣйствительности послѣдней. Сообразно съ этими принципами, Данія, въ 1793 году, запретила французскимъ корсарамъ продавать въ норвежскихъ портахъ захваченную ими добычу, опираясь при этомъ запрещеніи на то, что французское правительство строго предписало французскимъ капитанамъ приводить захваченныя ими добычи во французскіе порты (*). Слѣдствіемъ

(*) Таково постановленіе 17 ст. пр. августа мѣс. 1681 г. (titre des prises,) возобновленное въ 61 ст. (titre 2) постановленія 2 сентября 11 г., которымъ французы и теперь руководствуются.

этого запрещенія были переговоры между французскою республикою и датскимъ правительствомъ и декретъ національнаго конвента 18 сентября 1793 г. (*).

Все, что было говорено выше относительно суда надъ добычею въ нейтральныхъ портахъ, не должно распространяться на тѣ случаи, когда призъ отведенъ въ портъ какой либо союзной державы. Государство, которому принадлежитъ этотъ портъ, имѣетъ неоспоримое право уполномочить союзное съ нимъ правительство, взявшее призъ, къ произнесенію приговора надъ захваченною въ общей войнѣ добычею и къ продажѣ послѣдней, и легко понять почему, а именно потому, что союзникъ, будучи самъ участникомъ въ войнѣ, не подчиняется ни какимъ условіямъ нейтралитета. «Никто не можетъ воспрепятствовать правительству этого государства, говоритъ г. Уитонъ, уполномочить своего союзника къ рѣшенію приговора, котораго самъ онъ не вправѣ произнести: оба правительства преслѣдуютъ одинаковые интересы и оба могутъ быть разсматриваемы, какъ имѣющія право принимать всѣ надлежащія мѣры къ упроченію успѣховъ своего оружія и къ тому, чтобы порты ихъ служили къ взаимной пользѣ. Слѣдовательно, такое рѣшеніе суда совершенно справедливо въ отношеніи къ собственности, захваченной во время дѣйствій общей войны» (**).

Законодательство и внутреннія постановленія Франціи относительно приговора надъ добычами и надъ продажею ихъ, вполнѣ согласны съ вышеизложенными международными принципами. По общему правилу, повелѣвается взявшему призъ приводить свою добычу по возможности къ порту своего вооруженія, но законы имѣютъ въ виду случай, когда обстоятельства заставляютъ допускать исключеніе, а именно приводить добычу въ иностранный портъ (***). Постановленія 29 октября 1833 года, объ обязанностяхъ консуловъ въ отношеніи къ коммерческому мореходству (ст. 78), и 7 ноября

(*) Національный конвентъ, принимая во вниманіе.... и проч., опредѣляетъ слѣдующее: ст. 1) Министру иностранныхъ дѣлъ поручается вести переговоры съ датскимъ правительствомъ и требовать отъ него, сообразно съ народнымъ правомъ, дозволенія продавать въ его владѣніяхъ добычу, которая была и будетъ приведена въ его порты французскими крейсерами во время продолженія войны съ республикою. Министръ иностранныхъ дѣлъ обязанъ сообщать всѣ нужныя по этому дѣлу приказанія агенту республики, находящемуся при датскомъ правительствѣ. Онъ долженъ отдавать отчетъ конвенту о результатѣ своихъ переговоровъ.

(**) Уитонъ, Elem. ofintern. laco т. 2 стр. 90. Id. ibid. французское изданіе, т. 2 стр. 44.

(***) Постановленіе 6 іюля, 8 года, ст. 23, 24, 25 и 26.

1833 года, объ обязанностяхъ консуловъ въ отношеніи къ мореходству военному (ст. 31) предписываютъ консуламъ, въ отношеніи къ добычамъ, сообразоваться, если тому не препятствуютъ извѣстные трактаты, съ постановленіями 8 іюля 8 года (27 марта 1800 года) и 9 іюля 9 года (28 февраля 1801 года). По первому изъ этихъ постановленій (ст. 23 и слѣд. за нею), консулы должны въ отношеніи къ добычамъ, приведеннымъ въ иностранные порты, строго сообразоваться съ трактатами, заключенными между Франціею и тѣми державами, въ которыхъ консулы имѣютъ свое мѣстопребываніе.

Такимъ образомъ, консулы, въ случаѣ надобности, обязаны заниматься слѣдственными дѣлами и временными продажами. Могутъ пожалуй возникнуть благовидныя сомнѣнія по поводу вопроса, даетъ ли уставъ право консуламъ произносить, при содѣйствіи двухъ засѣдателей, приговоръ надъ дѣйствительностію добычи, исключая поданія аппеляціи въ призовой совѣтъ. Во всякомъ случаѣ консулы могутъ пользоваться этимъ правомъ только съ условіемъ—соображаться во всемъ съ трактатами и правилами международнаго права, не распространяя своей слѣдственной и исполнительной власти далѣе тѣхъ портовъ, въ которыхъ сами находятся. Сверхъ того, консулы обязаны присылать всѣ бумаги и документы, касающіеся добычи и дѣйствительности ея, морскому министру, который уже препровождаетъ ихъ въ призовой совѣтъ (conseil des prises) (постановленіе 27 марта 1801 г. ст. 24.)

Преимущество, данное морской территоріи нейтральной, въ силу котораго непріязненныя дѣйствія одного непріятеля противъ другаго воспрещены на этой территоріи, не всегда и не во всѣхъ случаяхъ было уважаемо. Исторія представляетъ намъ множество примѣровъ нарушенія правъ нейтральнаго государства, то одною державою, то другою. Однимъ изъ замѣчательнѣйшихъ случаевъ подобнаго нарушенія служитъ нападеніе, въ 1759 году, англійскаго флота изъ 16 кораблей, подъ флагомъ адмирала Боскавена, на французскую эскадру изъ 4 кораблей подъ флагомъ адмирала Де-ла-Клю; сей послѣдній, преслѣдуемый въ виду португальскаго берега, такими превосходными силами, съ которыми онъ наканунѣ боролся въ теченіе цѣлаго дня самымъ отчаяннымъ образомъ, посадилъ свои корабли на мель, на этомъ берегу, между Сагромъ и Лагосомъ.

Адмиралъ Боскавенъ и тамъ напалъ на него и, не смотря на пушечную пальбу съ крѣпостей, взялъ два французскихъ корабля, а остальные сжегъ.

Дѣло это подало поводъ къ требованію со стороны Португаліи удовлетворенія и уплаты денежной пени Англіею.

Португалія была тогда подъ управленіемъ знаменитаго маркиза де-Помбаля, того самаго, который послѣ опустошительнаго землетрясенія 1755 года, поднялъ Лиссабонъ изъ груды развалинъ и, въ увлеченіи пылкаго патріотизма, употреблялъ всѣ средства великаго своего генія для расторженія британскихъ цѣпей, державшихъ родину его въ оковахъ рабства, со времени митуенскаго трактата. Вотъ нѣкоторыя извлеченія изъ депешъ, писанныхъ маркизомъ де-Помбалемъ къ англійскому министру, который отказывался дать удовлетвореніе:

«Я знаю, что вашъ кабинетъ пріобрѣлъ нѣкоторую власть надъ нашимъ, но я знаю также, что пора ее покончить. Если мои предшественники имѣли слабость потворствовать всѣмъ вашимъ желаніямъ, то я, напротивъ, намѣренъ воздавать вамъ только должное. Таково мое послѣднее слово: поступайте же сообразно этому.

«Прошу в. п. не припоминать мнѣ тѣхъ уступокъ, которыя наше правительство оказывало вашему. Онѣ такъ велики, что я не знаю ни одной державы, которая бы соглашалась на таковыя же въ отношеніи къ другой. Справедливость требуетъ, чтобы такая уступчивость была прекращена однажды и навсегда, и чтобы вся Европа видѣла, что мы свергли съ себя ярмо чужеземнаго владычества. Дабы лучше это доказать, мы требуемъ отъ вашего правительства удовлетворенія, въ которомъ оно не вправѣ намъ отказать. Франція не перестанетъ смотрѣть на насъ, какъ на безсильныхъ, пока мы не будемъ удовлетворены въ обидѣ, которую вы намъ нанесли, предавши пламени въ нашихъ водахъ корабли, которые должны были стоять тамъ въ совершенной безопасности.

«Удовлетвореніе, которое отъ васъ требую, совершенно согласно съ общенароднымъ правомъ. Постоянно случается, что офицеры морскихъ или сухопутныхъ силъ, по неосторожности или изъ усердія, дѣлаютъ то, чего бы имъ не слѣдовало дѣлать; правительство же обязано наказывать ихъ и удовлетворять оскорбленное государство. О государствѣ имѣютъ лучшее мнѣніе, когда оно во всемъ поступаетъ справедливо, а могущество государства зависитъ отъ мнѣнія, которое имѣютъ о немъ.»

Сила этихъ выраженій принудила лондонскій кабинетъ уступить наконецъ. Лордъ Ноульзъ отправленъ былъ въ качествѣ чрезвычайнаго посла въ Лиссабонъ, гдѣ, въ присутствіи иностраннаго дипломатическаго корпуса, произнесъ рѣчъ, въ которой, отъ имени англійскаго короля, просилъ извиненія предъ королемъ португальскимъ въ оскорбленіи его территоріи, прибавивъ притомъ, что англійскіе

офицеры получили приказаніе вести себя на будущее время съ большею осмотрительностію.

Маркизъ де-Помбаль, съ своей стороны, приказалъ изслѣдовать поведеніе офицеровъ, начальствовавшихъ надъ португальскими укрѣпленіями и обвиненныхъ въ слишкомъ слабомъ сопротивленіи.

Слѣдствіе, кажется, не повело за собою наказаніе офицеровъ. Графъ де-Мересъ, французскій посланникъ въ Лиссабонѣ, не получилъ, однакожъ, полнаго удовлетворенія, требованнаго имъ отъ имени своего двора, а именно построенія вновь двухъ кораблей, взятыхъ англичанами. Удовлетвореніе это ограничилось рѣчью со стороны милорда Ноульза. За то, нѣсколько лѣтъ спустя, въ іюнѣ 1762 г., Франція, объявивъ войну Португаліи, упомянула, что одна изъ причинъ войны заключается въ неудовлетвореніи французскихъ требованій по вышензложенному случаю (*). Здѣсь кстати замѣтить, что по мнѣнію нѣкоторыхъ, неимѣющему, впрочемъ, большаго вѣса между публицистами, сдѣланное англичанами нападеніе на корабли Де-ла-Клю не было нарушеніемъ общенароднаго права, потому что корабли эти, передъ тѣмъ, какъ они стали на мель на берегу, только что были разбиты въ открытомъ морѣ и оттуда изгнаны. Нѣкоторые писатели въ самомъ дѣлѣ полагаютъ, что когда два непріятеля сражаются внѣ морскихъ территоріальныхъ предѣловъ нейтральныхъ, то обращенный въ бѣгство можетъ быть преслѣдованъ, и даже разбитъ, хотя бы онъ и укрывался внутри этихъ предѣловъ. Бинкершокъ сомнѣвается въ возможности такого преслѣдованія.

Знаменитый публицистъ этотъ приводитъ нѣсколько декретовъ, рѣшающихъ вопросъ положительно, и затѣмъ говоритъ слѣдующее: «Если такимъ образомъ двѣ эскадры сражаются въ открытомъ морѣ и если одна изъ нихъ обратится въ бѣгство, то я не противлюсь тому, чтобы побѣдитель преслѣдовалъ побѣжденную эскадру, хотя бы она даже нашла себѣ убѣжище въ территоріи дружественнаго ей государства.» Ниже онъ продолжаетъ: «однимъ словомъ, въ территоріи государства, находящагося въ дружественныхъ отношеніяхъ съ обѣими воюющими сторонами, по всей справедливости, можно воспрепятствовать продолженію непріязненныхъ дѣйствій, которыя начались бы на этой территоріи; съ другой стороны, никто не имѣетъ права положить конецъ непріязненнымъ дѣйствіямъ, которыя, начавшись внѣ предѣловъ нейтральной территоріи, продолжаются далѣе въ силу правилъ ez dum fervet opus» (*).

(*) Флассанъ, Исторія французской дипломаціи, т. 6 стр. 180 и 467.

(*) Quaest. juris publici, lib. 1 cap. 8 «Unoverbo: territorium communis amici valet ad prohibendam vim, quae ibi inchoatur; non valet ad inhibendam, quae, extra territorium inchoata, dum fervet opus, in ipso territorio continuatur».

Потомъ онъ прибавляетъ: «Вопросъ этотъ можно бы разобрать и обсудить довольно строго, но мы видимъ, что писатели по международному праву ничего прочнаго не постановили для европейскихъ государствъ по этому предмету, исключая только Соединенныхъ штатовъ.

Въ числѣ публицистовъ, пользующихся большимъ авторитетомъ и непринимающихъ того принципа, по которому можно было бы въ упомянутыхъ нами случаяхъ нарушать права, присвоенныя нейтральной территоріи, мы можемъ привести г. Уитона, характеризующаго сказанный принципъ слѣдующимъ образомъ: «Нѣтъ, говоритъ онъ, исключенія изъ правила, по которому: своевольное вступленіе въ нейтральную территорію съ непріязненными намѣреніями считается во всѣхъ отношеніяхъ незаконно». И потомъ онъ приводитъ, какъ согласное съ его мнѣніемъ, мнѣніе знаменитаго и уважаемаго своими соотечественниками сэра Уитона Скотта (*).

Сраженіе, происшедшее въ 1781 г., въ царствованіе Людовика XVI, между де-Суффреномъ и командиромъ англійской эскадры Джонстономъ, въ прейской бухтѣ, на островахъ Зеленаго мыса, представляетъ намъ также замѣчательный примѣръ нарушенія французами общаго права убѣжища. Въ этомъ сраженіи, кончившемся, впрочемъ, ничѣмъ, такъ что ни одинъ корабль не былъ взятъ ни съ той, ни съ другой стороны, португальскія укрѣпленія присоединили свой огонь къ выстрѣламъ англійской эскадры. Де-Суффренъ, послѣ сдѣланнаго имъ нападенія, продолжалъ свой путь въ Индію, гдѣ впослѣдствіи получилъ одобреніе отъ версальскаго кабинета за свое поведеніе и, можетъ быть, въ видѣ мести за дѣло съ англичанами при Лагосѣ въ 1759 году. Воспоминаніе объ этомъ дѣлѣ было еще свѣжо въ памяти г. де-Суффрена, потому что этотъ великій адмиралъ самъ принималъ въ немъ участіе; онъ былъ лейтенантомъ на кораблѣ *Océan* былъ взятъ въ плѣнъ и отправленъ въ Англію.

Все сказанное нами о правѣ убѣжища, открытаго всякому воюющему въ прибрежныхъ моряхъ и нейтральныхъ портахъ, приводитъ насъ къ вопросу, какъ бы второстепенному,—къ разсмотрѣнію того случая, когда корабли терпятъ кораблекрушеніе или становятся на мель на самыхъ непріятельскихъ берегахъ. Можетъ ли въ такомъ случаѣ непріятель завладѣть беззащитными кораблями, преданными

(*) There is, then, no exception to the rule, that every voluntary entrance into neutral territory, with hostile purposes, is absoluteby unlawful. «When the fact is established», says sir W. Scott, «it overrules every other consideration. The capture is done away; the property must be restored, notwithstanding that it may actually belong to the enemy». (Wheaton, Elem. of intern. law. vol. 2, p. 139 и 140).

въ его руки неизбѣжными опасностями моря? Сюда надобно приложить то, что сказано Бивкершекомъ по поводу нѣкоторыхъ неизбѣжныхъ въ войнѣ случаевъ: «справедливость позволяетъ, великодушіе запрещаетъ» (*). Слѣдующій примѣръ показываетъ, что Франція иногда ставила великодушіе выше права.

Англійскій фрегатъ крейсеровалъ въ окрестностяхъ Бель-Иля, откуда онъ вредилъ французской торговлѣ, препятствуя привозу и выпуску товаровъ съ Лоары. Однажды ночью, направившись къ самому устью рѣки, онъ ударился о скалы, находившіяся при устьѣ. Фрегатъ непремѣнно бы погибъ, если бы ограничился однѣми своими средствами къ спасенію; но онъ сдѣлалъ сигналы бѣдствія. На эти сигналы, повторенные нѣсколько разъ, коммисаръ кройсикскаго мореходства, не теряя времени, собралъ матросовъ и гребныя суда кораблей, стоявшихъ на рейдѣ, а также рыбачьи лодки, находившіяся у него въ распоряженіи, и, съ тою же поспѣшностію, какъ если бы дѣло шло о французскомъ или союзномъ кораблѣ, самъ бросился на помощь къ англійскому фрегату и спасъ его отъ вѣрной гибели. Благодаря скорой помощи, фрегатъ претерпѣлъ только незначительное поврежденіе, такъ что могъ немедленно отправиться въ открытое море.

Говорятъ, что по просьбѣ командира фрегата, вполнѣ оцѣнившаго великодушіе французовъ, англійское правительство освободило родственниковъ матросовъ, содѣйствовавшихъ спасенію фрегата и находившихся въ числѣ военно-плѣнныхъ Англіи. Случалось иногда, что кораблямъ, угрожаемымъ непреодолимой и неминуемой гибелью, оставалось одно только средство къ спасенію, а именно: просить убѣжища въ самыхъ портахъ своихъ непріятелей. Какъ поступать въ подобномъ случаѣ въ отношеніи къ кораблямъ? И въ этомъ вопросѣ право расходится съ великодушіемъ. Вотъ примѣръ, приводимый уже не въ первый разъ, въ которомъ великодушіе предпочитается строгимъ принципамъ права. Въ 1746 году капитанъ Эдвардъ, начальствовавшій англійскимъ военнымъ кораблемъ *Елисавета*, находясь на краю гибели близъ береговъ Кубы, вслѣдствіе одного изъ тѣхъ ужасныхъ урагановъ, которые тамъ свирѣпствуютъ, укрылся въ Гаваннѣ и представился ея губернатору съ слѣдующими словами: «Сдаю вамъ свой корабль, матросовъ, солдатъ и себя самого; прошу васъ только даровать жизнь моему экипажу.»—Никогда, отвѣчалъ ему испанскій губернаторъ, не сдѣлаю я гнуснаго поступка. Если бы мы васъ взяли во время битвы въ открытомъ морѣ, или

(*) Justitia omnem dolum, excepta, ut dixi, perfidia, admittit; animi magnitudo non admittit (см. ниже гл. 1, стр. 24, примѣч. 2).

у своихъ береговъ, то вашъ корабль принадлежалъ бы намъ и вы были бы нашими плѣнными; но вы, будучи разбиты бурею, изъ страха кораблекрушенія вошли въ этотъ портъ; и потому я забываю и долженъ забыть, что мое государство находится въ войнѣ съ вашимъ; вы люди и мы также люди, съ вами случилось несчастіе и мы должны быть къ вамъ сострадательны. Велите починить вашъ корабль какъ можно тщательнѣе; за тѣмъ отправляйтесь, я вамъ дамъ паспортъ до самыхъ Бермудскихъ острововъ. Если васъ захватятъ по истеченіи этого срока, право войны предастъ васъ въ наши руки; но въ настоящее время я вижу въ васъ только иностранцевъ, которымъ человѣколюбіе заставляетъ дать помощь.»

Вотъ другой, менѣе извѣстный фактъ, подробности котораго мы заимствовали изъ официальныхъ источниковъ; исходъ его совершенно другой. Въ концѣ 1758 г. капитанъ Мартель, начальствовавшій французскимъ кораблемъ *Воинственный*, отдѣлившимся вслѣдствіе дурной погоды и послѣ битвы съ превосходнѣйшими англійскими силами, отъ эскадры, предводительствуемой Дюмаффо, съ которымъ Мартель вступилъ подъ паруса на квебекскомъ рейдѣ, 9 сентября того же года, съ тѣмъ, чтобы возвратиться во Францію, сбился въ счисленіи вслѣдствіе противныхъ вѣтровъ и очутился при входѣ въ Бристольскій каналъ.

Удерживаемый постоянными и сильными вѣтрами, онъ былъ принужденъ бросить якорь у острова Лонди, гдѣ оставался нѣсколько дней, которые употребилъ на починку значительныхъ поврежденій въ кораблѣ. Но когда сильные противные вѣтры оборвали канаты корабля, Мартель снялся съ рейда, теченіе повлекло корабль еще дальше въ каналъ и прижимало его къ мели, отъ которой онъ иначе не могъ спастись, какъ бросить якорь у самыхъ береговъ. Но якорная стоянка не могла продолжаться долго. *Воинственный* былъ принужденъ вступить подъ паруса, оставивъ свои якоря на днѣ; но противные вѣтры не переставали бушевать съ прежнею яростію, а съѣстные припасы на кораблѣ до того истощились, что ихъ оставалось только на пять дней; 80 человѣкъ было на кораблѣ больныхъ; остальные же чувствовали совершенное изнеможеніе и усталость. Всѣ эти обстоятельства побудили капитана Мартеля рѣшиться бросить якорь въ Бристолѣ, въ надеждѣ, что англійское великодушіе не откажетъ ему въ убѣжищѣ при такихъ обстоятельствахъ, и что ему позволятъ закупить съѣстныхъ припасовъ, а потомъ безпрепятственно выйдти.

Къ такимъ крайнимъ мѣрамъ побудилъ его случай, произшедшій незадолго до того съ англійскимъ фрегатомъ, который, находясь въ

подобномъ положеніи, просилъ въ Брестѣ съѣстныхъ припасовъ и которому великодушно дали все, что только было необходимо, а за тѣмъ позволили безпрепятственно плыть къ мѣсту своего назначенія. Мартель, на своемъ пути въ Бристоль, встрѣтился съ пятидесяти-пушечнымъ англійскимъ кораблемъ *Антелопомъ*, передъ которымъ онъ поднялъ парламентерскій флагъ и, объяснивъ свое положеніе, объявилъ, что идетъ въ Бристоль, но что сдаваться не намѣренъ. Капитанъ англійскаго корабля отвѣчалъ ему, что онъ не сомнѣвается въ томъ, что съ нимъ поступятъ точно также, какъ поступили съ англійскимъ фрегатомъ во Франціи, но что одно только лондонское адмиралтейство можетъ рѣшить это дѣло. При такихъ увѣреніяхъ со стороны начальника англійскаго корабля, *Воинственный* бросилъ якорь въ Бристолѣ.

Слишкомъ большое довѣріе жестоко обмануло Мартеля. Не смотря на всѣ свои просьбы и протесты, онъ былъ взятъ въ плѣнъ со всѣмъ своимъ кораблемъ и экипажемъ.

Англія поступила въ этомъ случаѣ по всей справедливости законовъ. Но, припоминая какимъ образомъ поступила незадолго предъ тѣмъ Франція въ подобномъ же обстоятельствѣ, мы предоставляемъ читателю судить, съ точки зрѣнія благородства и великодушія, о поведеніи англичанъ въ этомъ случаѣ.

Пер. **И. М. Владимірскій.**

ПО ВОПРОСУ

# О ПРИМѢНЕНІИ РЕКРУТСКАГО НАБОРА

## КЪ ИНТЕРЕСАМЪ ЗЕМСТВА И ФЛОТА

## И ОБЪ УЧРЕЖДЕНІИ МОРСКАГО РЕЗЕРВА.

Въ Морскомъ Сборникѣ за январь мѣсяцъ сего года г. С. заявилъ свою мысль о примѣненіи рекрутскаго набора къ укомплектованію флота и объ учрежденіи морскаго резерва. Каждый морской офицеръ сознаетъ, что для военнаго флота резервъ необходимъ. Г. С. говоритъ, между прочимъ, что у насъ такъ мало вольныхъ матросовъ, что ихъ недостаточно для комплектованія коммерческаго нашего флота, не говоря уже о томъ, чтобы можно было на нихъ разсчитывать въ случаѣ надобности для формированія командъ и резерва военнаго нашего флота. По этому поводу я рѣшился высказать кое-что на счетъ нашихъ вольныхъ матросовъ, такъ какъ въ теченіе долголѣтней службы моей я имѣлъ постоянныя отношенія къ нашему коммерческому флоту и его командамъ. Въ 1848 году я поступилъ лейтенантомъ на таганрогскую военную брантвахту, откуда былъ переведенъ въ чиновники особыхъ порученій къ таганрогскому градоначальнику по званію главнаго попечителя азовскаго купеческаго судоходства; потомъ назначенъ надзирателемъ ростовской таможенной заставы, а нынѣ состою управляющимъ маріупольскимъ портовымъ правленіемъ. Во весь этотъ періодъ 15-ти лѣтней моей службы, я имѣлъ возможность, изъ подлинныхъ документовъ, представляемыхъ шкиперами, видѣть, что половина судовой команды азовскаго каботажа комплектуются молодыми и сильными людьми, приходящими ранней весной на

заработки изъ Черниговской, Полтавской, Харьковской и Екатеринославской губерній; люди эти при постоянной дѣятельности нашего каботажа, и при маломъ числѣ судовой команды, гдѣ требуется усиленная и дѣятельная отъ каждаго изъ нихъ работа, скоро очень изучаютъ все то, что требуется отъ матроса, а какъ нашъ азовскій каботажъ большею частію имѣетъ шкунское вооруженіе, при которомъ по малой мѣрѣ на каждое судно потребно 5 человѣкъ команды, то слѣдовательно, изъ жителей упомянутыхъ губерній поступаетъ на суда до пяти тысячъ человѣкъ; остальное же количество команды комплектуется изъ жителей портовыхъ городовъ и другихъ прибрежныхъ мѣстъ. Итакъ, у насъ десять тысячъ человѣкъ заняты азовскимъ каботажемъ, изъ числа которыхъ положимъ двѣ трети старыхъ матросовъ, а одна треть навѣрное каждый годъ поступаетъ изъ новобранцевъ, которыхъ здѣсь называютъ перваками. Слѣдовательно, у насъ въ одномъ только Азовскомъ морѣ каждый годъ вновь пріучается къ матроскому дѣлу 3330 человѣкъ; но есть же у насъ и другія моря и рѣки, гдѣ судоходство также въ большой числительности; слѣдовательно, и тамъ не малое число молодыхъ людей пріучается къ матросскому дѣлу. Изъ этого выходитъ, что если бы мы занялись и сосчитали сколько у насъ каждый годъ пріучается людей къ матросскому дѣлу, то навѣрное въ итогѣ получили бы десятки тысячъ; но о нихъ никому неизвѣстно, по той простой причинѣ, что наше коммерческое судоходство оставлено на произволъ судебъ, и о числѣ нашихъ вольныхъ (незаписанныхъ въ цехъ) матросовъ никому неизвѣстно, и какъ люди эти отъ правительства не пользуются никакими привилегіями, и при рекрутскихъ наборахъ поступаютъ въ войска, то чтобы они, какъ уже пріученные къ матросскому дѣлу, поступали во флотъ, слѣдуетъ только вмѣнить въ обязанность портовымъ правленіямъ вести имъ подробные списки, съ обозначеніемъ ихъ званія и мѣстожительства, а при объявленіи о рекрутскомъ наборѣ, списки таковые высылать въ губернскія правленія, которыя должны сдѣлать отъ себя распоряженія по рекрутскихъ присутствіямъ, что если кто поступитъ въ ребруты изъ людей, значащихся въ сихъ спискахъ, то зачисляли бы ихъ во флотъ. Такимъ простымъ способомъ убыль въ нашихъ флотскихъ экипажахъ пополнялась бы людьми, знакомыми съ моремъ и матроскимъ дѣломъ, безъ особеннаго

затрудненія и издержекъ казеннаго интереса. Въ военное же время, такъ какъ коммерческая дѣятельность, съ закрытіемъ морей, прекращается, коммерческіе матросы остаются праздными, то тѣ матросы, которые значатся въ спискахъ портовыхъ правленій и по жребію не попали въ рекруты, могутъ быть вытребованы для составленія резервовъ военнаго флота (?) на томъ основаніи, что въ военное время всякій гражданинъ долженъ чѣмъ нибудь жертвовать для защиты своего отечества.

Въ разъясненіе заявленной мною мысли, интересно было бы сдѣлать справку по сухопутнымъ войскамъ, сколько въ нынѣшній наборъ поступило изъ рекрутъ въ сухопутныя команды, такихъ людей, которые на коммерческихъ судахъ служили матросами? Навѣрное въ результатѣ окажется больше, чѣмъ бы ихъ требовалось на пополненіе убыли въ морскихъ экипажахъ, не говоря уже о тѣхъ людяхъ, которые знакомы съ моремъ по рыболовству. Г. С. за основаніе своего мнѣнія принялъ законъ, по которому разрѣшено на судахъ, плавающихъ къ иностраннымъ портамъ, имѣть двѣ трети команды изъ иностранцевъ, по неимѣнію русскихъ вольныхъ матросовъ. Но это дѣлается не потому, что у насъ нѣтъ своихъ вольныхъ матросовъ, а происходитъ оттого, что, какъ я уже сказалъ выше, о числѣ нашихъ вольныхъ матросовъ никто ничего не знаетъ. Суда, плавающія подъ русскимъ флагомъ къ иностраннымъ портамъ, принадлежатъ почти исключительно иностранцамъ, переселившимся въ Россію для производства выгодной для нихъ торговли; иностранцы эти, по чувству родства и компатріотизма, даютъ дѣло своимъ соотечественникамъ, и съ этою цѣлію постоянно заявляютъ о необходимости имѣть на своихъ судахъ иностранную команду, по неимѣнію будто бы въ Россіи вольныхъ матросовъ; но таковое распоряженіе, какъ вовсе не приносящее намъ никакой пользы, слѣдовало бы отмѣнить. Тогда на наши суда заграничнаго плаванія поступали бы старые наши матросы, а на каботажъ, вмѣсто нихъ, поступали бы новобранцы, и такимъ образомъ изъ года въ годъ пріучалось бы большее и большее число нашихъ молодыхъ людей къ морскому дѣлу.

Пріемъ иностранцевъ въ цеховые вольные матросы, тоже слѣдовало бы прекратить, потому что они своею числительностію тоже загораждаютъ путь русскимъ къ поступленію на суда,

а между тѣмъ иностранцы, вольные наши матросы, не приносятъ намъ пользы потому, что они какъ легко къ намъ поступаютъ, также легко отъ насъ и уходятъ, пріобрѣтя потребное для себя количество денегъ, конечно въ ущербъ нашимъ вольнымъ матросамъ. Г. Доргобужиновъ весьма предусмотрительно и прекрасно изложилъ свою мысль по этому предмету въ проэктѣ русскаго морскаго права; но очень жаль, что проэктъ этотъ уже три года остается только проэктомъ, а пора бы, давно пора, намъ самимъ пользоваться тѣми благами, которыя иностранцы захватили у насъ по нашей добротѣ.

Съ окончаніемъ восточной войны морское вѣдомство весьма серьезно было принялось за устройство коммерческаго нашего флота на прочныхъ основаніяхъ, принимая во вниманіе, что коммерческій флотъ есть резервъ для военнаго флота. Но какъ нашъ коммерческій флотъ подчиненъ частію министерству внутреннихъ дѣлъ, частію министерству финансовъ, частію министерству путей сообщенія, и всего меньше морскому министерству, то едва ли когда нибудь онъ можетъ быть улучшенъ при такой обстановкѣ....

Рыболовство, какъ самый выгодный промыселъ, представляетъ по тому самому лучшій источникъ къ знакомству значительнаго числа людей съ моремъ; люди эти могли бы поступать въ матросы для формированія флота и его резерва, такимъ точно порядкомъ, какъ я уже выше сказалъ о вольныхъ матросахъ; но для этого необходимо даровать промышленникамъ-рыболовамъ свободную ловлю рыбы по Азовскому морю, и предоставить имъ,—для устройства рыбныхъ заводовъ, просушки, починки рыболовныхъ снарядовъ и пастбища скота (воловъ, лошадей и т. п.), пріѣзжающихъ за покупкою рыбы на заводы,—около ста сажень берега отъ воды, по всей окружности моря, а для возстановленія порядка и прекращенія разныхъ насилій между заводчиками, а главное обидъ, наносимыхъ заводчиками рабочему народу при денежныхъ разсчетахъ, слѣдовало бы назначить попечителя рыболовства по Азовскому морю (*), а какъ занятіе рыболововъ исключительно производится на морѣ, то и попечитель долженъ быть морякъ, который бы, непугаясь

(*) Мѣра эта крайне необходима въ Азовскомъ морѣ, гдѣ забродчики сильно притѣсняются хозяевами, за неимѣніемъ надзора за послѣдними.

погодъ, во всякое время могъ отправляться на мѣсто какого либо происшествія, и тамъ же, на мѣстѣ, при разборѣ претензіи, могъ съ точностію сдѣлать заключеніе о произществіи, будетъ ли это нанесеніе убытковъ заводчику умышленно, или неумышленно, и т. п. проступки и преступленія съ обѣихъ сторонъ. Также попечитель долженъ былъ бы хлопотать о развитіи рыбной промышленности, предотвращая все для нея вредное, и ходатайствовать у правительства о введеніи того, что на самомъ дѣлѣ онъ увидитъ полезнымъ для промышленниковъ. На уплату владѣльцамъ за то количество земли, которое у нихъ должно быть отчуждено въ разстояніи 100 сажень отъ берега, и на содержаніе попечителя и покрытіе тѣхъ издержекъ, которыя потребуются при исполненіи возложенныхъ на него обязанностей, можетъ быть повсемѣстно установленъ сборъ съ выпускаемой съ заводовъ рыбы, въ томъ размѣрѣ, какой уже нынѣ установленъ въ Черноморіи, гдѣ деньги поступаютъ въ войсковыя суммы войска черноморскаго, а съ переводомъ войска за Кубань, какъ это уже утверждено, и сборъ этотъ легко можетъ быть обращенъ на указанныя мною необходимости.

Капитанъ-лейтенантъ **Ѳ. Чернопольскій.**

# ШВЕДСКІЯ ШКОЛЫ

## ТОРГОВАГО МОРЕПЛАВАНІЯ.

Цѣль статьи.—Историческое развитіе морскихъ школъ въ Швеціи.—Прежнія навигаціонныя школы.—Общая организація школъ въ 1841 году.—Выводы и сравненія.—Школы на берегахъ Венернскаго озера.—Ладожское озеро.—Основаніе 35 навигаціонныхъ школъ въ 1860 году.—Торговый флотъ Швеціи.—Наши потребности въ этомъ отношеніи.

Статья эта написана съ цѣлью указать на важность основанія низшихъ школъ торговаго мореплаванія на нашихъ балтійскихъ, ладожскихъ и проч. берегахъ, съ употребленіемъ на эту реформу изъ ежегодно назначаемыхъ для содержанія кронштадтской роты торговаго мореплаванія 15 000 руб. въ первые годы по нѣскольку тысячъ рублей, а наконецъ до 10 000 руб. въ годъ.

Необходимость этихъ школъ доказать очень легко, или очень трудно, смотря по взгляду читателя на народныя школы вообще. Тому, кто увѣренъ, что народныя школы необходимы и полезны для всѣхъ сословій, очень легко доказать пользу предполагаемыхъ морскихъ школъ; а для тѣхъ, которые или опасаются разныхъ неудобствъ отъ образованія низшихъ классовъ народонаселенія, или вообще считаютъ ихъ образованіе излишнимъ для практики, тѣхъ не удовлетворитъ одна только, но довольно пространная, статья по этому предмету. Впрочемъ, есть родъ доказательствъ, который никогда не лишается своей силы, а именно: подробное изложеніе положенія вещей въ другихъ государствахъ. Тамъ тоже существуютъ предразсудки, подобные нашимъ. Они и тамъ искоренялись мало по малу.

Хотя въ Швеціи морскія школы существовали еще въ 1512 г. (*), но онѣ были вѣроятно сначала въ самомъ младенческомъ состояніи.

(*) См. Андерсона «Исторія торговли» III, 331. Англійскій король Генрихъ VII упоминаетъ о морскихъ школахъ въ городахъ Визби (на остр. Готландѣ) и Стокгольмѣ при дарованіи льготъ шведскимъ торговцамъ въ Англіи въ 1512 году.

Шведское торговое законодательство 1530 года нигдѣ не указываетъ на нихъ. Но регламентъ 1698 г. для шведскихъ товариществъ мореплавателей (*) уже упоминаетъ о морскихъ школахъ, говоря: «Для приготовленія годнаго для мореплаванія народонаселенія, существуетъ въ Стокгольмѣ морская школа, на содержаніе которой полагается плата съ каждаго судна 4 эре (oere), т. е. ½ копѣйки сер.—Королевскою резолюціею 30 марта 1748 г., которою утвержденъ шведскій морской уставъ для торговаго судоходства и обществъ мореходцевъ, возлагается надзоръ за этою морскою школою на управленіе домомъ моряковъ (Seemannshaus-Direction) въ Стокгольмѣ. Королевскій декретъ 15 іюня 1773 года опредѣляетъ, статьею 7, § 3, слѣдующее: «Watersehout т. е. предсѣдатель управленія домомъ моряковъ, обязанъ, въ своей конторѣ, или въ навигаціонной школѣ, удостовѣриться въ познаніяхъ, опытности и ловкости каждаго моряка, который нанимается, или желаетъ наниматься на торговыя суда; послѣ этого испытанія Waterschout обязанъ назначить каждому моряку, смотря по годности его, мѣсто. Испытаніе это имѣетъ двоякую цѣль: во-первыхъ, чтобы судохозяева, торговцы и шкипера имѣли благонадежный экипажъ; во-вторыхъ, чтобы способный морякъ имѣлъ возможность скоро найдти сообразное его способностямъ мѣсто».

Первый регламентъ для стокгольмской школы, отъ 8 августа 1764 года, подъ заглавіемъ «инструкція для управляющаго морскою школою», говоритъ въ § 1, согласно съ мнѣніемъ стокгольмскаго магистрата и общества для оптовой торговли, что для навигаціонной школы назначается ежегодно 2100 талеровъ сер.,—изъ городской кассы 500, а отъ торговцевъ 1600.—Расходъ: преподавателю 1000 тал.; на канцелярскія потребности, наемъ дома, освѣщеніе и проч. 900 тал.; для инструментовъ и книгъ въ школѣ ежегодно 200 тал. Преподаватель обязывался нанять довольно обширную квартиру для школы, такъ какъ всѣ стокгольмскіе моряки безъ исключенія имѣли право слушать общія лекціи о морскихъ наукахъ. Лекціи должны были читаться ежегодно съ февраля до мая и съ 29 сентября по 24 декабря, два раза въ недѣлю, съ 8 до 12 часовъ утра. Такъ какъ для

(*) Общества эти играютъ важную роль въ слѣдующее за средними вѣками время. Тогда личные интересы не были еще совершенно обезпечены, поэтому отдѣльныя личности не могли и, можетъ быть, не хотѣли уйдти въ своихъ предпріятіяхъ дальше извѣстныхъ предѣловъ. Этому обстоятельству можетъ быть приписано образованіе впослѣдствіи большихъ торговыхъ обществъ во всѣхъ странахъ Европы. Шведскія морскія общества играютъ въ этомъ отношеніи весьма важную роль и безъ сомнѣнія приносили большую пользу развитію торговли и процвѣтанію ремесленныхъ цеховъ.

изученія математики и астрономіи недостаточны общія лекціи, то преподаватель обязывался, сверхъ того, въ четыре прочіе будничніе дни, въ тѣ же самые часы (отъ 8 до 12), за умѣренное вознагражденіе, читать ученикамъ, желающимъ основательно изучить морскія науки, математику, астрономію и морскую артиллерію.

Чтобы совершенно бѣднымъ людямъ дать возможность участвовать въ вышепомянутыхъ урокахъ, преподаватель обязывался безвозмездно допускать къ этимъ урокамъ 10—12 учениковъ, которые уже совершали рейсы на морѣ (*) и бѣдность которыхъ удостовѣрялась управленіемъ дома моряковъ. Въ это число включались и питомцы воспитательнаго дома, достигшіе 14 лѣтняго возраста и изъявившіе желаніе быть моряками; этихъ питомцевъ впослѣдствіи должно было принять каждое торговое судно, имѣющее болѣе 100 ластовъ вмѣстимости.

Уже въ 1773 году, опредѣлено королевскимъ регламентомъ, что шкипера, способности и годность которыхъ не доказаны испытаніемъ въ штурманской школѣ въ Стокгольмѣ, въ присутствіи по крайней мѣрѣ двухъ депутатовъ купеческаго общества мореплаванія, не должны быть приняты въ шкипера, и что морякъ, выдержавшій экзаменъ, получитъ свидѣтельство о его познаніяхъ, опытности и честности.

11 апрѣля 1782 года, опредѣлено, чтобы нижніе чины военнаго флота также подвергались экзамену въ навигаціонной школѣ, если, изъявивъ желаніе командовать торговымъ судномъ, не представятъ свидѣтельства, что выдержали экзаменъ, опредѣленный для офицера военнаго флота. 16 августа 1785 года, коммерческая коллегія постановила, что всѣ иностранцы, желающіе заниматься судоходствомъ, должны подвергаться экзамену по регламенту 15 іюня 1773 года. Въ такомъ же духѣ говоритъ и королевская резолюція 31 марта 1791 года: «всѣ офицеры, принятые во время послѣдней финляндской войны безъ экзамена, должны подвергаться ему, если они желаютъ командовать шведскими торговыми судами». Эти постановленія дополнены инструкціей 26 апрѣля 1794 года для навигаціонной школы, въ которой въ §§ 1, 2 и 3, сказано, что впредь моряки, желающіе занять мѣсто шкипера или штурмана для торговаго флота, не могутъ быть приняты на эту обязанность въ Стокгольмѣ, если не представятъ свидѣтельства о своемъ хорошемъ поведеніи во время прежнихъ рейсовъ (свидѣтельства должны быть выданы шкиперами) и о выдержаніи экзамена въ стокгольмской навигаціонной школѣ въ присутствіи депутатовъ купеческаго общества (свидѣтельства

(*) Слѣдуетъ обратить особенное вниманіе на то, что пріемъ въ эти школы обусловливался предшествовавшей морскою службою.

должны быть выданы безплатно). Въ § 6,—навигаціонная школа подчиняется надзору стокгольмскаго королевскаго намѣстника (Oberstatthalter); на него возлагается обязанность, въ случаѣ безпорядковъ или безчинствъ въ навигаціонной школѣ, принимать законныя мѣры къ устраненію ихъ.

Резолюція шведской коммерческой коллегіи (*) 21 мая 1794 года опредѣляетъ, что судохозяева города Карлскроны, согласно своему, добровольно изъявленному желанію, должны ежегодно вносить въ пользу тамошней навигаціонной школы 2 шиллинга (т. е. 2 к. сер.) съ ласта; тому же сбору подвергаются также иностранныя суда въ томъ случаѣ, если онѣ нанимаютъ шведскій экипажъ.

Вышепомянутыя постановленія изложены въ соч. Флинберга: Замѣчанія къ морскому законодательству шведскаго государства, стр. 1—27.

Съ 1794 по 1813 годъ въ шведскомъ законодательствѣ не встрѣчаемъ никакихъ постановленій, касательно навигаціонныхъ школъ; мы находимъ въ немъ только очень немногіе законы, касающіеся вообще школъ, такъ какъ въ это время всѣ государственные люди были заняты борьбою противъ идей французской революціи. Экономическіе вопросы занимали тогда второстепенную важность. Впрочемъ, если бы даже не было войны, то въ царствованіе неспособнаго короля Густава IV и его недальновиднаго дяди и опекуна Карла XIII, нельзя было надѣяться на успѣшное развитіе государственной жизни. Только съ 1812 года, когда Бернадотъ принялъ бразды правленія въ Швеціи, вопросы, касавшіеся народнаго хозяйства, снова обратили на себя вниманіе правительства.

Мы не можемъ не упомянуть, что народное образованіе въ Швеціи поднялось во время основанія первыхъ навигаціонныхъ школъ, т. е. въ началѣ XVI столѣтія. Въ 1574 году король Іоаннъ III издалъ законъ, по которому дворяне, незнающіе грамоты, лишались правъ состоянія. Съ введеніемъ лютеранизма въ Швеціи (1520 г.) народное образованіе распространилось довольно скоро. Уже Карлъ IX постановилъ, чтобы неумѣющихъ читать печатныхъ книгъ не допускать къ причастію Святыхъ таинъ (у лютеранъ не ранѣе 16 и 17-ти лѣтняго возраста), т. е. никто не могъ вступить въ свои гражданскія права, если не умѣлъ читать.

Въ 1812 году было предложено государственному сейму назначить комитетъ для измѣненія шведскаго морскаго законодательства. Комитетъ въ теченіе 24 лѣтъ составилъ новый проэктъ законовъ и

(*) Т. е. высшее присутственное мѣсто въ Швеціи для купеческихъ дѣлъ.

предложилъ оный государственному сейму. Сеймъ повелѣлъ отпечатать проэктъ и раздать его между знающими морское дѣло людьми въ государствѣ, съ тѣмъ, чтобы они высказали свое мнѣніе о новыхъ постановленіяхъ и проч. Правительство, воспользовавшись мнѣніями, представленными вслѣдствіе этого распоряженія, измѣнило разныя постановленія, и только чрезъ 50 лѣтъ (!) новое собраніе постановленій представлено сейму, гдѣ оно получило силу закона въ 1862 году. Разумѣется, что въ теченіе этого времени дѣло о морскихъ школахъ не оставалось безъ улучшеній. Законодательство 7 апрѣля 1841 года уже удовлетворяетъ тѣ требованія относительно морскаго образованія, которыя ограничиваются самымъ необходимымъ. Навигаціонныя школы находятся въ городахъ Стокгольмѣ, Готтенбургѣ, Гефлѣ, Мальмѣ и Кальмарѣ; кромѣ того, низшія навигаціонныя школы въ городахъ Визби и Карлсгаммѣ получили организацію въ полномъ составѣ и денежный штатъ. Осталось только учредить народныя навигаціонныя школы, важность которыхъ очевидна для всякаго, вникающаго въ этотъ вопросъ. Недостатокъ этотъ, впрочемъ, понятенъ, если примемъ въ соображеніе составъ шведскихъ народныхъ школъ, для которыхъ правительство очень мало израсходовало до 1862 года. Въ Швеціи существовало 4241 народная школа; грамотность была повсюду распространена (такъ что теперь почти нѣтъ человѣка, незнающаго читать и писать по шведски), почти безъ помощи правительства. Недостатки такой организаціи очевидны, ибо при ней народное образованіе должно остаться на низшей степени въ тѣхъ странахъ, гдѣ народъ бѣденъ. Правда, правительству былъ предложенъ планъ для основанія народныхъ навигаціонныхъ школъ, но исполненію проэкта представлялись препятствія разнаго рода: отчасти помѣхою приведенію въ исполненіе этого плана былъ низкій штатъ для учителей, отчасти—принятая система, по которой правительству нельзя было много сдѣлать для народныхъ школъ.

Наконецъ, въ 1860 году, народныя школы вошли въ составъ государственныхъ учрежденій; государственный сеймъ, назначивъ значительныя суммы для содержанія ихъ, составилъ новый проэктъ о преобразованіи средне-вѣковой рутинной организаціи ихъ. Вслѣдствіе сего государственный сеймъ одобрилъ проэктъ основанія 35 народныхъ навигаціонныхъ школъ на берегахъ Балтійскаго моря(*),

(*) Авторъ этой статьи предложилъ проэктъ для жителей нашихъ балтійскихъ береговъ еще въ 1857 году въ брошюрѣ подъ заглавіемъ: Ueber die Heranziehung der Letten und Esten zum Seewesen. Dorpat 1857, 112 Seiten in. 8 и потомъ разработывалъ вопросъ въ слѣдующихъ статьяхъ, помѣщенныхъ имъ въ разныхъ журналахъ: въ Рижской газетѣ № 7—1859 и 247—249, того же года; въ Inland'ѣ

начиная отъ городовъ Гуддиксвалль у Ботническаго залива до Кальмара, и отъ Готтенбурга до Стромштадта на границѣ Норвегіи. Изъ этихъ школъ, 25 были открыты еще въ 1860 году.

Стоитъ подробнѣе разсмотрѣть сущность королевскихъ указовъ, данныхъ коммерческой коллегіи 7 апрѣля 1841 года; они дадутъ намъ ясное понятіе о точкѣ зрѣнія шведскаго правительства на это дѣло.

«Мы Карлъ Іоаннъ и проч. и проч. Назначенный 6 марта 1839 года комитетъ представилъ на наше утвержденіе общій проэктъ для основанія навигаціонныхъ школъ въ государствѣ; этотъ проэктъ былъ переданъ въ назначенный нами 23 февраля 1838 года комитетъ для разсмотрѣнія всѣхъ вопросовъ, касающихся торговаго мореплаванія, съ тѣмъ, чтобы по разсмотрѣніи возвратить его намъ съ своимъ мнѣніемъ на наше утвержденіе. Кромѣ того, государственный сеймъ обратилъ особенное вниманіе на вопросъ объ улучшеніи навигаціонныхъ школъ и испрашивалъ 13 февраля сего года нашего разрѣшенія на устройство навигаціонныхъ школъ въ городахъ Стокгольмѣ, Готтенбургѣ, Гефлѣ, Мальмѣ и Кальмарѣ, увѣдомляя, что онъ назначилъ ежегодно 9200 рейхсталлеровъ-банко (4784 р.) на жалованье учителямъ, на покупку математическихъ инструментовъ, книгъ, картъ и проч.; кромѣ того, единовременно на общую потребность сумму въ 16 600 рейхсталеровъ (8632 руб.) изъ конторы государственныхъ долговъ, для пріобрѣтенія инструментовъ, книгъ, картъ и проч. и для организаціи этихъ 5 школъ; наконецъ, назначилъ еще по 500 рейхсталеровъ (260 руб. ежегодно для основанія въ городахъ Висби и Карлсгаммѣ низшихъ навигаціонныхъ школъ и, сверхъ того, 500 рейхсталеровъ ежегодно для учрежденія одной навигаціонной школы въ одномъ изъ городовъ, лежащихъ къ сѣверу отъ г. Гефли, при чемъ государственный сеймъ предоставилъ намъ выбрать удобнѣйшій для сего пунктъ.

«Кромѣ того, государственный сеймъ счелъ нужнымъ, чтобы города, въ которыхъ будутъ открыты навигаціонныя школы, взяли на себя расходъ по постройкѣ училищныхъ зданій, такъ какъ они сами будутъ извлекать существенную пользу изъ этихъ учрежденій. Если городъ, въ которомъ предполагается основаніе такой школы, несогласенъ своими средствами выстроить нужное для школы зданіе, то предоставляется намъ передать право этого города на открытіе навигаціонной школы, другому городу, по нашему усмотрѣнію.

---

1857, № 18 и 19; въ С.-Петербургскихъ нѣмецкихъ академическихъ вѣдомостяхъ 1859 №№ 166—184; въ С. П. Б. русскихъ академическихъ вѣдомостяхъ, 1860, № 10 и 11 и наконецъ въ Морскомъ Сборникѣ 1860, № 3, и въ многихъ другихъ статьяхъ того же журнала.

«По выслушаніи всѣхъ этихъ соображеній и предложеній, мы, по разнымъ уважительнымъ причинамъ, согласны на мнѣніе государственнаго сейма объ открытіи навигаціонныхъ школъ въ Стокгольмѣ, Готтенбургѣ, Гефлѣ, Мальмѣ и Кальмарѣ, съ утвержденіемъ принятаго сеймомъ ежегоднаго штата и единовременно назначенной суммы.

«Что касается до навигаціонной школы въ Стокгольмѣ, то мы, на основаніи приведенныхъ доводовъ, нашли, что открытіе по первоначальному предположенію заведенія, долженствовавшаго состоять въ связи съ этою школою для образованія учителей—нисколько не необходимо. Но тѣмъ не менѣе, лицамъ, желающимъ сверхъ первоначальныхъ познаній въ астрономіи и кораблестроительномъ искусствѣ, пріобрѣсть болѣе обширныя свѣдѣнія въ этихъ предметахъ, мы сочли нужнымъ дать возможность заниматься астрономіею у астронома академіи наукъ въ здѣшней обсерваторіи; изъ кораблестроительнаго искусства—у нарочно для сего назначеннаго преподавателя, а постройкою и управленіемъ пароходными механизмами—у учителя технологіи здѣшняго технологическаго института, или у другаго свѣдущаго въ этомъ предметѣ лица. Потребныя для жалованья учителямъ суммы, мы, согласно съ представленіемъ государственнаго сейма, велѣли выдать изъ штатной суммы, назначенной для навигаціонной школы въ Стокгольмѣ.

«Относительно вопросовъ (возбужденныхъ частью коммерческою коллегіею, частью комитетомъ о выдачѣ пенсій отставнымъ учителямъ навигаціонныхъ школъ) о преподаваніи строительнаго искусства инженернымъ офицеромъ въ Карлскронѣ, и о доставленіи береговому народонаселенію отъ Гефле до Стокгольма и отъ Готтенбурга до норвежской границы случая пріобрѣсть общія свѣдѣнія въ навигаціонныхъ наукахъ,—мы нашли, что эти вопросы должны въ настоящее время оставаться нерѣшенными, такъ какъ государственный сеймъ не назначилъ на эти предметы никакихъ суммъ. Но если понадобится назначить пенсію оставляющему службу учителю, то каждый разъ найдемъ средства для сего изъ другаго источника.

«За тѣмъ мы поручаемъ коммерческой коллегіи, на которую этимъ утвержденнымъ нами регламентомъ возлагается общій надзоръ за всѣми навигаціонными школами, потребовать отъ стокгольмскаго, готтенбургскаго, гефльскаго, мальмскаго и кальмарскаго магистратовъ, чтобы они въ срокъ, который помянутою коллегіею для сего будетъ назначенъ, непремѣнно представили свой отзывъ: желаютъ-ли они взять на себя постройку нужныхъ для навигаціонной школы зданій своими средствами, назначая при томъ хорошее помѣщеніе

не только для самой школы, книгъ и инструментовъ, но и для учителей, а также содержать эту школу изъ своихъ суммъ, или нѣтъ? Въ случаѣ согласія, магистратъ имѣетъ представить полный планъ мѣстности, которую полагаетъ отвести подъ эту школу.

«Наконецъ, мы поручаемъ коллегіи выбрать одинъ изъ приморскихъ городовъ, лежащихъ къ сѣверу отъ Гефле, который представляетъ болѣе удобствъ для основанія навигаціонной школы, и собравъ свѣдѣнія о состояніи нашихъ навигаціонныхъ школъ въ Висби и Карлсгаммѣ, войдти къ намъ съ докладомъ о лучшемъ употребленіи назначенной для нихъ сеймомъ ежегодной суммы (по 500 талеровъ на каждую). Дано въ стокгольмскомъ дворцѣ 7 апрѣля 1841 г. Карлъ Іоаннъ».

Распредѣленіе *одновременной* суммы 16 600 рикталеровъ - банко (8632 руб.) (*) назначенной государственнымъ сеймомъ для навигаціонныхъ школъ.

*Для навигаціонныхъ школъ въ Мальмѣ и Кальмарѣ:*

| | | |
|---|---|---|
| Инструменты: 2 шведскихъ глобуса, въ 10 дюймовъ, по 50 тал. . . . . | 100 | |
| 1 рефлекціонный циркуль. . . . . | 350 | |
| 2 мѣдные секстана, по 250 тал. . . . | 500 | |
| 1 октантъ съ трубою . . . . . | 60 | |
| 5 обыкновенныхъ простыхъ октановъ, по $33^1/_3$ талеровъ . . . . . | 166 | 32 |
| 1 хронометръ, лучшей доброты . . . . . | 700 | |
| 6 шведскихъ искусственныхъ горизонтовъ, по 10 талеровъ. . . . . | 60 | |
| 1 азимутъ-компасъ съ штативомъ . . . . | 125 | |
| 1 амплитудъ-компасъ . . . . . | 16 | 32 |
| 1 морской барометръ съ термометромъ . . | 50 | |
| 1 морской термометръ. . . . . | 16 | 32 |
| 1 циркульный приборъ. . . . . | 10 | |
| 4 черныя доски, по 10 тал. . . . . | 40 | |
| | | 2195 |
| Карты и книги: шведскій морской атласъ, состав. адмираломъ Клинтомъ. . . . . | 166 | |
| Генеральныя карты океановъ. . . . . | 133 | |
| 1 карта земнаго шара меркаторская . . . | 50 | |
| Книгъ на . . . . . | 150 | |
| | | 500 |

(*) Рикталеръ-банко равняется 52 к. сер.

| | | |
|---|---|---|
| Мебель: скамейки, стулья, столы и проч. . . . . | | 155 |
| Итого на каждую школу талер. . . . . | | 2850 |
| и на обѣ всего. . . . . | | 5700 |

*Для навигаціонныхъ школъ въ Готтенбургѣ и Гефлѣ:*

| | | |
|---|---|---|
| На инструменты, книги, карты и мебель, какъ показано выше. . . . . | 2850 тал. | |
| Пассажный инструментъ для мореплаванія. | 300 | |
| итого на одну школу. . . . . | 3150 | |
| и на обѣ вмѣстѣ . . . . . | | 6300 |

*Для навигаціонной школы въ Стокгольмѣ:*

| | | |
|---|---|---|
| На инструменты, карты, книги и мебель, какъ для навигаціонныхъ школъ въ Готтенбургѣ и Гефлѣ . . . . . | 3150 | |
| и сверхъ того: | | |
| 2 хронометра . . . . . | 700 | |
| 1 долландова подзорная труба съ штативомъ и тройнымъ объективомъ. . . . . | 150 | |
| 1 модель морской пароходной машины. . | 200 | |
| Книгъ еще на . . . . . | 400 | |
| | | 4600 |
| итого талеровъ . . . . . | | 16 600 |

Распредѣленіе суммы, потребной *ежегодно* для штата навигаціонныхъ школъ въ королевствѣ:

*Для навигаціонныхъ школъ въ Стокгольмѣ:*

| | | |
|---|---|---|
| Жалованье старшему учителю . . . . . | 1500 | |
| » младшему учителю . . . . . | 200 | |
| | | 1700 |
| » профессору астрономіи . . . . . | 400 | |
| » учителю кораблестроительнаго искусства . . . . . | 200 | |
| » учителю устройства и управленія пароходныхъ машинъ . . . . . | 200 | |
| | | 800 |

*Для навигаціонныхъ школъ въ Готтенбургѣ и Гефлѣ:*

| | | |
|---|---|---|
| Жалованье старшему учителю . . . . . | 1200 | |
| » младшему учителю . . . . . | 200 | |
| итого на каждую школу. . . . | 1400 | |
| и на обѣ. . . . . | | 2800 |

*Для навигаціонныхъ школъ въ Мальмѣ и Кальмарѣ:*

| | |
|---|---|
| Жалованье старшему учителю . . . . . | 1000 |
| » младшему учителю . . . . . | 200 |
| итого на каждую школу. . | 1200 |
| и на обѣ . . . . . | 2400 |
| Ежегодная смѣта на содержаніе и покупку новыхъ инструментовъ, картъ, книгъ и мебели, равнымъ образомъ на ремонтъ, дрова, освѣщеніе, чистку и проч. для каждой школы по 300 талеровъ, итого для всѣхъ 5 школъ. . . . . | 1500 |
| Всего. . . | 9200 тал. |

Сущность регламента, изданнаго для навигаціонныхъ школъ 7 апрѣля 1841 г:

§ 1. Цѣль навигаціонныхъ школъ—образованіе командующихъ лицъ на торговомъ флотѣ. Въ этихъ школахъ преподаются науки въ трехъ отдѣленіяхъ для выдержанія экзамена: въ первомъ—на штурмана втораго класса; во второмъ—на штурмана перваго класса и шкипера втораго класса; и наконецъ, въ третьемъ—на шкипера перваго класса.

§ 2. Для *непосредственнаго* надзора за навигаціонными школами учреждается въ каждомъ городѣ, гдѣ эти школы существуютъ, дирекція изъ 4—8 членовъ изъ среды купечества, судовладѣльцевъ, шкиперовъ и другихъ знающихъ дѣло лицъ, а выборъ этихъ членовъ предоставляется мѣстному магистрату. Главный надзоръ надъ навигаціонными школами взялъ на себя король вмѣстѣ съ коммерческою коллегіею.

§ 3. При каждой школѣ находится одинъ главный учитель; но если число учениковъ слишкомъ велико, то ему назначаютъ помощника, преимущественно изъ лучшихъ учениковъ самой школы. Учители руководствуются настоящимъ регламентомъ и дополнительными предписаніями отъ лицъ и вѣдомствъ, имѣющихъ надзоръ за школами.

§ 4. Преподаваніе въ навигаціонныхъ школахъ начинается ежегодно съ перваго будничнаго дня октября мѣсяца. Уроки преподаются 6 часовъ ежедневно, и за исключеніемъ 3 недѣль рождественскихъ вакацій продолжаются до начала апрѣля мѣсяца. По истеченіи этого времени учитель обязанъ испытать познанія учениковъ до срока публичныхъ экзаменовъ.

§ 5. Учитель обязанъ заниматься съ учениками во всѣхъ отдѣленіяхъ по мѣрѣ ихъ успѣховъ: а) онъ задаетъ имъ вопросы и уроки;

б) читаетъ имъ лекціи, когда это ему покажется полезнымъ для уясненія предмета; в) заставляетъ ихъ выводить формулы и рѣшать математическія задачи; г) производитъ съ ними астрономическія наблюденія при хорошей погодѣ, когда ученики уже могутъ съ пользою заниматься этимъ предметомъ; д) занимается репетиціями. При урокахъ учитель обязанъ руководствоваться ланкастерскою методою.

§ 6. Ученики принимаются до 15 октября, а не позже, развѣ въ томъ случаѣ, если докажутъ, что рейсы, болѣзнь и проч. имъ мѣшали явиться въ началѣ курса.

§ 7. Ученики навигаціонныхъ школъ должны быть: 1) не менѣе 14-ти лѣтъ и хорошаго поведенія; 2) должны были находиться по крайней мѣрѣ 3 мѣсяца на шведскихъ или иностранныхъ судахъ, совершающихъ рейсы на морѣ; 3) должны быть грамотны, и умѣть писать безъ важныхъ ошибокъ подъ диктовку; 4) знать четыре правила ариѳметики надъ цѣлыми числами.

§ 8. Учитель опредѣляетъ классъ, въ который долженъ вступить ученикъ.

*Замѣчаніе.* Вслѣдствіе королевскаго предписанія отъ 24 ноября 1848 года измѣненъ 2-й пунктъ §§ 7 и 8-й слѣдующимъ образомъ:

§ 7—2. Ученикъ, желающій быть принятымъ въ первое отдѣленіе навигаціонныхъ школъ, долженъ доказать, что онъ совершилъ рейсы на шведскихъ или иностранныхъ судахъ на морѣ, въ продолженіе, *не менѣе 6 мѣсяцевъ*; *одного года*, если желаетъ вступить во второе отдѣленіе, и *двухъ лѣтъ*—въ третье отдѣленіе.

§ 8. Учитель назначаетъ, въ которое отдѣленіе можетъ вступить ученикъ, не только по познаніямъ сего послѣдняго, но и по времени, которое прослужилъ на морѣ.

§ 9. Штурманамъ и шкиперамъ, успѣшно выдержавшимъ экзаменъ, позволяется въ свободное время еще продолжать курсъ наукъ.

§ 10. Вначалѣ курса, въ первой половинѣ октября мѣсяца, каждый ученикъ обязанъ внести слѣдующую съ него плату за пріемъ (канцелярскія деньги) въ пользу школы:

Для перваго отдѣленія 2 рейхсталера (1 руб. 4 к. с.), для втораго—4 рик. (2 руб. 8 к.), для третьяго—8 рик. (4 р. 16 к.); кромѣ этого взноса, не полагается другой платы, ни за ученіе, ни за экзаменъ, ни за атестатъ, если ученикъ успѣшно выдержалъ экзаменъ.

§ 11. Принятый въ школу ученикъ обязанъ имѣть свой матеріалъ для письма и необходимыя книги.

§ 12. Ученикъ обязанъ сохранять порядокъ и повиноваться учи-

телю. Виновный получаетъ отъ учителя выговоръ, или учитель увѣдомляетъ о виновномъ дирекцію школы, которая съ своей стороны можетъ принять строгія мѣры, т. е. исключить виновнаго ученика изъ школы на время или навсегда, или въ важныхъ случаяхъ предать суду.

§ 13. Ученикъ, который не былъ на лекціяхъ въ продолженіе восьми дней и не предъявлялъ законныхъ причинъ своего нехожденія въ школу, или не былъ на двухъ репетиціонныхъ урокахъ, долженъ еще разъ заплатить назначенные въ § 10 канцелярскія деньги, если хочетъ продолжать курсъ наукъ. Если подобный безпорядокъ повторится, то ученикъ лишается права продолжать курсъ въ этотъ годъ.

§ 14. Если лица, которыя не посѣщали навигаціонныхъ школъ, желаютъ выдержать экзаменъ штурмана или шкипера, то они должны прежде подвергаться предварительному испытанію для опредѣленія: могутъ ли они быть допущены къ экзамену.

§ 15. Испытанія должны производиться со всею строгостью.

§ 16. Экзаменъ при навигаціонныхъ школахъ производится, въ присутствіи дирекціи школы, офицеромъ королевскаго флота, который будетъ назначенъ для сего, и учителемъ самой школы; каждый изъ нихъ долженъ составлять протоколъ.

§ 17. Экзаменъ этотъ производится въ началѣ мая мѣсяца. Офицеръ-экзаменаторъ получаетъ особое вознагражденіе за свой трудъ.

§ 18. Если лицо, непосѣщавшее навигаціонной школы, желаетъ выдержать экзаменъ въ неопредѣленное для сего время, то онъ долженъ взять на себя расходъ разъѣздныхъ денегъ офицера-экзаменатора по этому случаю.

§ 19. Экзаменуютъ въ I отдѣленіи, т. е. для штурмановъ 2 класса:

1) Изъ *ариѳметики*—четыре правила надъ цѣлыми числами и дробями; правила отношеній въ примѣненіи къ тройному правилу.

2) Изъ *геометріи*—о прямыхъ линіяхъ и углахъ и о свойствахъ трехугольниковъ и параллеллограмовъ; аксіомы; исчисленіе площади прямолинѣйныхъ плоскостей и кубическое измѣреніе тѣлъ.

3) Изъ *навигаціи*: a) о формѣ и величинѣ земли и о пунктахъ и кругахъ, которые мы представляемъ себѣ на ней; b) о лагѣ и лотѣ, о простомъ компасѣ и пель-компасѣ, объ употребленіи октантовъ и наблюденіи меридіональной высоты солнца и примѣненіи такихъ наблюденій; c) исправленіе курсовъ и опредѣленіе генеральныхъ курсовъ, опредѣленіе мѣста на картѣ и прокладка курса на картѣ; d) веденіе шканечнаго журнала.

4) *Свѣдѣнія о нагрузкѣ и укладкѣ груза.*

Во 2 отдѣленіи, для штурмановъ 1-го класса или шкиперовъ 2-го класса, кромѣ вышепоименованныхъ предметовъ:

1) Изъ *ариѳметики*—десятичныя дроби, о степеняхъ и корняхъ; о пропорціяхъ въ подробности; о примѣненіи логариѳмовъ и рѣшеніе задачъ по формуламъ.

2) Изъ *геометріи*—основныя начала планиметріи и стереометріи.

3) Изъ *тригонометріи*—плоская и сферическая.

4) Изъ *навигаціи*—совершенное знаніе различныхъ родовъ опредѣленія мѣста на картѣ и составленіе и употребленіе морскихъ картъ.

5) Изъ *астрономіи* a) тѣ начала, которыя примѣнимы къ навигаціи; b) знаніе употребленія октана, секстана, хронометра и азимутъ-компаса; c) нахожденіе широты, какъ посредствомъ полуденной высоты, такъ и посредствомъ наблюденій внѣ меридіана, и изъ высоты полярной звѣзды; d) опредѣленіе долготы помощью хронометра; e) девіація компаса, и f) время прилива и отлива.

6) *Употребленіе снастей и морская служба.*

7) *Практическая часть корабельной команды.*

8) *Законы и учрежденія, относящіяся къ морскому дѣлу*: a) знать ту часть, которая заключаетъ въ себѣ обязанности и права командира и экипажа; b) таможенные и морскіе законы; c) портовые и вексельные законы; d) карантинныя учрежденія.

9) *Хозяйственная часть* на кораблѣ и попеченіе объ экипажѣ.

Въ третьемъ отдѣленіи, для шкиперовъ 1-го класса, кромѣ вышепомянутыхъ предметовъ:

1) Изъ *механики*—общія начала.

2) Изъ *астрономіи*: a) понятія о міровой системѣ; b) совершенное знакомство съ исправленіемъ погрѣшностей и употребленіемъ обыкновенныхъ инструментовъ; c) наблюденія разстояній.

3) *Кораблестроительное искусство*—находить по данному чертежу распредѣленіе основныхъ частей судна.

§ 20. Экзаменаторы имѣютъ право требовать отъ учениковъ письменнаго или словеснаго отвѣта на вопросы и отмѣчаютъ въ журналѣ баллы; если ученикъ ничего не отвѣчалъ или совершенно невѣрно, то получаетъ *0*. Степень удовлетворительности отвѣтовъ опредѣляется экзаменаторами, употребляя для сего цифры 100, 150, 200 и 250; за посредственно данный отвѣтъ ставится 100, за отличный отвѣтъ 250; сумма балловъ, которые ученикъ получилъ отъ каждаго изъ экзаменаторовъ въ каждомъ предметѣ дѣлится числомъ вопросовъ; въ случаѣ разногласія между обоими экзаменаторами от-

носительно опредѣленія удовлетворительности отвѣтовъ, принимается въ уваженіе среднее число балловъ каждаго изъ обоихъ экзаменаторовъ. Если среднее число доходитъ до 100, а не до 140, то ученикъ оказалъ *достаточныя* познанія. Если среднее число доходитъ до 140, а не до 180, то это означаетъ *хорошія* познанія. Если среднее число балловъ доходитъ до 180, а не до 220, то ученику ставится отмѣтка: *похвальныя познанія*. Среднее число 220 и выше означаетъ *отличныя* познанія.

Для полученія аттестата объ удовлетворительно выдержанномъ экзаменѣ ученикъ долженъ имѣть изъ каждаго предмета не менѣе 100. Среднее число всѣхъ балловъ изъ всѣхъ предметовъ опредѣляетъ степень удовлетворительности экзамена.

§ 21. Свидѣтельство объ успѣшномъ экзаменѣ выдается по опредѣленной формѣ на простой бумагѣ; печатанные для сего листы должны находиться въ каждой навигаціонной школѣ. Оба экзаменатора подписываютъ свидѣтельство. За копію съ свидѣтельства взимается съ просителя четвертая часть назначенной въ § 10 суммы.

§ 22. Ученикъ, невыдержавшій экзамена, можетъ вторично подвергаться экзамену, послѣ окончанія новаго курса наукъ.

§ 23. Канцелярскія и другія суммы, поступающія въ кассу школъ, даютъ школьной дирекціи возможность присуждать преміи прилежнѣйшимъ изъ учениковъ по выдержаніи ими экзамена. (Слѣдуютъ подробныя правила для присужденія этихъ премій).

§ 24. Ученики, невыдержавшіе экзамена въ теченіе двухъ лѣтъ или двухъ курсовъ, исключаются, какъ неспособные, изъ школы.

§ 25. Ученикъ, пробывшій только нѣкоторое время въ школѣ, имѣетъ право на полученіе свидѣтельства о его успѣхахъ за это время.

§ 26. Лекціи и экзамены открытые; постороннія лица имѣютъ право присутствовать на нихъ. О времени экзамена публикуется въ газетахъ по крайней мѣрѣ за двѣ недѣли до назначеннаго для сего срока.

§ 27. До истеченія каждаго іюня мѣсяца учитель обязанъ представить школьной дирекціи подробное росписаніе предметовъ, которые имъ будутъ преподаваемы въ продолженіе учебнаго года, съ показаніемъ ихъ раздѣленія по часамъ. Весь курсъ долженъ кончиться въ концѣ марта мѣсяца; тогда начинаются репетиціи. Эти росписанія доставляются изъ дирекціи въ коммерческую коллегію, которая представляетъ ихъ съ своимъ мнѣніемъ управляющему гражданскимъ департаментомъ, имѣющему по королевскому повелѣнію неослабный надзоръ надъ этими школами, какъ въ отношеніи пра-

вильнаго преподаванія, такъ и относительно употребленія руководствъ, дабы по возможности соблюдать единство въ этихъ школахъ.

§ 28. Въ случаѣ выбытія учителя, дирекція замѣщаетъ открывшуюся вакансію другимъ преподавателемъ по своему усмотрѣнію.

§ 29. Кандидатъ на вакансію долженъ «доказать», не только, что онъ способенъ занять ее, но также, что онъ «склоненъ» къ исполненію обязанностей учителя. Въ случаѣ внезапно-открывшейся вакансіи учителя, можетъ временно быть опредѣленъ за небольшое жалованье первый явившійся кандидатъ, если только онъ способенъ для преподаванія.

§ 30. Учителемъ можетъ быть: выдержавшій офицерскій экзаменъ на военномъ флотѣ или экзаменъ шкипера перваго класса для торговаго флота, притомъ командовавшій на торговомъ суднѣ покрайней мѣрѣ три года и доказавшій способность къ занятію учительскаго мѣста. Если способный офицеръ военнаго флота и способный шкиперъ торговаго флота являются соперниками для полученія учительскаго мѣста, то вакансія замѣщается тѣмъ изъ нихъ, который дольше командовалъ торговымъ паруснымъ судномъ.

*Замѣчаніе.* Королевское предписаніе отъ 2-го сентября 1844 г. измѣнило 1-й пунктъ этого §, въ слѣдующемъ смыслѣ: кто выдержалъ экзаменъ офицера королевскаго флота или шкипера перваго класса и при томъ оказалъ удовлетворительныя познанія въ производствѣ астрономическихъ наблюденій въ стокгольмской академіи наукъ или въ упсальскомъ или лундскомъ университетахъ у профессоровъ астрономіи, или у учителей астрономіи высшихъ школъ военнаго флота въ Карлскронѣ или Маріенбергѣ.

§ 31. Дирекція школы имѣетъ право дать отпускъ учителю до 2-хъ недѣль; а коммерческая коллегія—до 3-хъ мѣсяцевъ.

§ 32. Въ случаѣ увольненія въ отпускъ учителя на долгое время, дирекція школы должна поручить чтеніе предмета, преподаваемаго уволеннымъ учителемъ, другому лицу. Въ лѣтнее время учитель не можетъ оставлять своего города и мѣста, въ которомъ онъ состоитъ на службѣ, если не представитъ другаго лица, которое могло бы замѣнить его на экзаменахъ, въ случаѣ, если штурманы и шкиперы заявятъ желаніе экзаменоваться.

§ 33. Въ случаѣ добровольнаго согласія, замѣняющій уволеннаго въ отпускъ учителя получаетъ половину его жалованья на время отсутствія сего послѣдняго.

Въ § 34 заключаются такія же опредѣленія, какъ въ § 33.

§ 35. Если помощникъ учителя необходимъ, то коммерческая кол-

легія опредѣляетъ такого съ назначеніемъ ему жалованья на время службы.

§ 36. До конца октября каждаго года денежный бюджетъ школы долженъ быть представленъ учителемъ и школьной дирекціею на утвержденіе коммерческой коллегіи.

§ 37. Счетоводство для школы возлагается на учителя, и главная книга о приходѣ и расходѣ посылается въ началѣ каждаго іюля для повѣрки коммерческой коллегіи.

§ 38. Кромѣ главной книги о приходахъ и расходахъ и книги для кассы премій, учитель ведетъ также, во 1-хъ, книгу, въ которую вносятся всѣ ученики (съ разными подробностями), во 2-хъ, книгу экзаменовъ, въ которой списываются копіи со всѣхъ выданныхъ свидѣтельствъ, и въ 3-хъ, книгу для инвентаря школы.

§ 39. Инструменты, книги и карты должны быть всегда доступны ученикамъ.

§ 40. Храненіе вещей составляетъ обязанность учителя; онъ не имѣетъ права давать книги, инструменты и проч. на домъ.

§ 41. Чрезъ мѣсяцъ послѣ экзамена, учитель обязанъ представить рапортъ дирекціи школы о послѣднемъ курсѣ ученія, съ изложеніемъ всѣхъ подробностей по оному, а именно: а) о числѣ учениковъ въ отдѣленіяхъ; б) сколько учениковъ выдержало экзаменъ (съ подробностями); в) о поведеніи учениковъ, именно тѣхъ, которые не явились къ экзамену; г) о лицахъ, которыя были экзаменованы, но не посѣщали курса въ школѣ; д) о перемѣнѣ инвентаря и мнѣніе учителя по этому предмету, и наконецъ, е) мнѣніе учителя о перемѣнахъ, которыя должны быть предприняты въ настоящей организаціи навигаціонныхъ школъ. Рапортъ учителя дирекція препровождаетъ въ коммерческую коллегію съ своимъ мнѣніемъ о годности учителя. Коммерческая коллегія, получивъ всѣ рапорты, представляетъ сущность изъ нихъ управляющему гражданскимъ департаментомъ для доклада его величеству.

§ 42. Учитель, неисполняющій своихъ обязанностей, получаетъ въ первый разъ выговоръ отъ коммерческой коллегіи по представленію дирекціи школы; во второй разъ онъ можетъ быть отстраненъ отъ должности на опредѣленное закономъ время—до 6-ти мѣсяцевъ, съ лишеніемъ половины жалованья; въ третій разъ коммерческая коллегія докладываетъ его величеству объ увольненіи учителя.

§ 43. Помощникъ учителя обязанъ исполнять приказанія учителя. Въ случаѣ неисполненія имъ обязанностей онъ можетъ быть уволенъ коммерческою коллегіею.

Дано въ стокгольмскомъ дворцѣ, 7 апрѣля 1841 г. Карлъ Іоаннъ.

По этому плану въ Швеціи преподавались навигаціонныя науки съ 1841 по 1860 годъ. По сличеніи морскихъ учебныхъ заведеній другихъ государствъ со шведскими, оказывается, что прусскія заведенія въ научномъ отношеніи стоятъ выше шведскихъ, въ практическомъ же — шведскія, кажется, имѣютъ существенныя преимущества предъ прусскими. Впрочемъ, это сужденіе слишкомъ неопредѣлительно. Но неопровержимо то, что требованія, поднятыя въ Швеціи, изданіемъ регламента 1841 года, касательно улучшенія морскихъ учебныхъ заведеній, были бы слишкомъ маловажны для Пруссіи за тотъ же періодъ времени, съ 1841—1860 г. Съ другой стороны, огромныя научныя требованія для прусскихъ морскихъ училищъ были бы очень преувеличены для шведскихъ навигаціонныхъ школъ, потому что народное образованіе въ Швеціи понынѣ гораздо менѣе развито нежели въ Пруссіи. Напримѣръ, мы видимъ изъ вышеприведеннаго вкратцѣ регламента, что отъ ученика требуютъ для вступленія въ шведскія навигаціонныя школы только правильное писаніе по диктовкѣ, а изъ математики—знаніе четырехъ правилъ надъ цѣлыми числами; между тѣмъ, какъ въ Пруссіи каждый ученикъ, оканчивающій курсъ простаго народнаго училища, долженъ знать десятичныя дроби. Какая огромная разница!

Авторъ этой статьи очень охотно изложилъ бы здѣсь болѣе подробное сравненіе шведскихъ навигаціонныхъ школъ съ прусскими, но, изъ опасенія утомить читателя слишкомъ разнообразными мелочами, онъ счелъ лучшимъ отложить исполненіе этого намѣренія до болѣе удобнаго времени.

Общее сравненіе съ прусскими школами, впрочемъ, возможно будетъ тогда, когда покажемъ предметы, которые нужны ученику *для вступленія въ прусскія* навигаціонныя школы. «Для пріема въ навигаціонную школу требуется:

«1) четкій почеркъ руки и знаніе нѣмецкаго языка въ такой степени, чтобы желающій вступить въ школу не дѣлалъ орѳографическихъ ошибокъ и могъ ясно изложить свои мысли;

«2) ариѳметика, со включеніемъ правилъ о пропорціяхъ и четырехъ правилъ съ именованными числами, легкость въ исчисленіи буквами, возвышеніе въ степени и извлеченіе корней;

«3) удовлетворительныя познанія въ начальныхъ правилахъ геометріи и стереометріи;

«4) предварительныя познанія изъ географіи и математическая географія.

«Необладающій этими познаніями не можетъ быть принятъ, о чемъ должны быть немедленно увѣдомлены попечителями остальныя

навигаціонныя школы. При этихъ пріемныхъ экзаменахъ, экзаменаторъ-учитель *долженъ* имѣть въ виду, что непринятіе такого ученика дѣлается не только въ интересѣ навигаціонныхъ школъ, но и въ интересѣ самого ученика, потому что непринятіе въ школу имѣетъ для него менѣе вредныя послѣдствія, нежели недопущеніе его впослѣдствіи къ экзамену на штурмана.»

Изъ этого видно, что по прусскому проэкту (5 августа 1853 г.) требуется строжайшее соблюденіе вышеприведенныхъ правилъ.

Это обстоятельство доказываетъ, что сущность преподаванія морскихъ наукъ тѣсно связана съ народными училищами каждой страны. Это намекъ для насъ, сколь важны низшія навигаціонныя школы. Я позволю себѣ здѣсь еще разъ напомнить, что въ Гамбургѣ, этомъ издревле богатомъ коммерческомъ городѣ, процвѣтавшемъ своею морскою торговлею, тамошнюю навигаціонную школу изъ горожанъ посѣщаютъ только $^1/_8$ часть учениковъ, а остальные питомцы поступаютъ изъ деревень. Если это встрѣчаемъ въ знаменитомъ торговомъ городѣ, гдѣ сословіе мореходцевъ относительно весьма уважаемо, на сколько вѣрнѣе должны *мы*, при правильномъ національномъ хозяйственномъ развитіи, смотрѣть на береговое народонаселеніе Балтійскаго моря и внутреннихъ большихъ озеръ, какъ на *главный* разсадникъ нашихъ моряковъ! Морское дѣло—самое суровое занятіе, которое можно только представить себѣ, и кто отвергнетъ, что для этого промысла нѣтъ болѣе способнаго народа, какъ наши бѣдные береговые жители, и что для него менѣе всего способны наши горожане? Вѣроятно, найдутся отдѣльныя лица изъ низшаго и средняго городскаго народонаселенія, которыя по разнымъ причинамъ также обратятся къ морскому промыслу, но съ хозяйственной точки зрѣнія нельзя разсчитывать на *продолжительное* ихъ занятіе имъ, потому что прибыль отъ него не покажется имъ такъ велика, какъ сельскимъ рыбакамъ, а суровость промысла не можетъ придтись по душѣ изнѣженному горожанину. Это можно сказать—естественные законы, противъ которыхъ намъ нельзя грѣшить безъ ущерба для государства.

Швеція разсчитываетъ на массу народонаселенія, изъ которой получаетъ учениковъ для своихъ морскихъ школъ; вышеприведенныя учрежденія доказываютъ основательность этого разсчета. Шведскимъ правителямъ не нужно много ума и проницательности, чтобы найдти правильный путь. Вѣковое оживленное плаваніе на моряхъ показало имъ дорогу, по которой они должны идти, чтобы достичь цѣли. Но наши государственные люди должны по теоріи угадать существенныя условія для преуспѣянія морскаго дѣла; и кромѣ того еще, главное

заключается въ томъ, что наше (русское и нѣмецкое) купечество, обыкновенно почерпающее свои познанія изъ непосредственной практики, частью вовсе не имѣетъ практичной помощи (напр. русское), частью же (напр. прибалтійское нѣмецкое) приходитъ въ заблужденіе, вслѣдствіе совершенно различнаго положенія городскихъ и деревенскихъ обывателей въ странѣ. Но эти недостатки не очень важны: практично-опытные люди легко отыщутъ существенное, если только дѣло имъ представляется въ настоящемъ свѣтѣ.

Главное неудобство для Швеціи, послѣ регламента 1841 года, состояло въ томъ, что сравнительно съ пространнымъ береговымъ протяженіемъ было слишкомъ мало школъ. Правда, это неудобство на много уменьшилось чрезвычайно легкимъ доступомъ въ морскія училища для всѣхъ моряковъ и даже для цѣлой массы народонаселенія. Публичныя лекціи, доступныя для всѣхъ и каждаго, возбуждали интересъ къ морскимъ наукамъ въ народѣ и, что очень важно, эти лекціи подвергали учителей постоянной критикѣ со стороны публики, и такимъ образомъ, заставляли ихъ постоянно слѣдить за наукою и усвоить себѣ ясный и пріятный образъ изложенія. Это, кажется, заслуживаетъ подражанія и у насъ; даже отдаленнѣйшія низшія деревенскія навигаціонныя школы должны руководствоваться этою методою, потому что она можетъ сдѣлаться здоровымъ корнемъ для нашего морскаго дѣла.

Болѣе всего, можетъ быть, поразятъ читателей Морскаго Сборника огромныя требованія, которымъ по вышеприведенному регламенту обязаны удовлетворять учителя навигаціонныхъ школъ, получая притомъ столь несоразмѣрное вознагражденіе за свои труды. Дѣйствительно, это возможно только въ Швеціи, потому что тамъ все дешево; но этимъ возраженіемъ мы только даемъ неполное объясненіе. На этотъ разъ, впрочемъ, удовольствуемся имъ, и скажемъ притомъ, что наши будущіе учителя навигаціонныхъ школъ также должны будутъ за малую плату удовлетворять относительно большимъ требованіямъ, если хотимъ, чтобы организація школъ совершенно соотвѣтствовала цѣли. Это достигнется тѣмъ, что сначала отъ учителей не будутъ требовать особенныхъ познаній въ наукахъ, а мало по малу будутъ заставлять ихъ совершенствоваться и пріобрѣтать нужныя для преподаваемаго предмета свѣдѣнія; тогда, ихъ жалованье можетъ постепенно увеличиться.

Низшія навигаціонныя школы въ городахъ Висби (на островѣ Готландѣ), Карлсгаммѣ (близъ Кальмара) и Гудиксвалѣ (у Ботническаго залива) были открыты въ 1843 году. Нельзя сказать, чтобы онѣ уже удовлетворяли явной потребности истинно народныхъ, т. е.

сельскихъ школъ для береговаго населенія. Правда, какъ мы видѣли изъ вышеприведеннаго декрета отъ 7 апрѣля 1841 года, уже было предложено государственному сейму основать сельскія навигаціонныя школы, но проэктъ не былъ принятъ. Вообще, нужно сказать, что споры между представителями шведскихъ сословій въ то время до того препятствовали развитію народныхъ силъ, что нерѣдко самые нужные и полезные проэкты и работы были оставляемы безъ исполненія. Такое положеніе дѣлъ прекратилось въ 1847 году. Впрочемъ, надобно замѣтить, что въ 1844 году производилась огромная работа въ Трольгетскомъ каналѣ,—окончаніе новыхъ большихъ шлюзовъ. Дѣло любопытное: озеро Венернъ на 154 фута выше уровня моря; 5 огромныхъ водопадовъ встрѣчаются въ истокѣ изъ озера рѣки Гота-Эльфъ, въ 200 верстъ длиною, изъ которыхъ 50 не были судоходны. Шведы устроили шлюзы, съ помощію которыхъ они еще въ 1800 году могли отправлять небольшія суда изъ озера въ море. Но чтобы возможно было сообщеніе на большихъ судахъ (сидящихъ до 9 футъ въ водѣ), шведы перестроили канализацію съ 1838—1844 годъ. Работа стоила только 340 000 руб. сер. Изъ 58 устроенныхъ шлюзовъ многіе сдѣланы въ скалахъ рѣчнаго берега, другіе строились изъ гранита и желѣза, на болотистыхъ мѣстахъ; канализація простирается до 1319 саженъ (1585 шведскихъ сажень), паденіе воды на этихъ мѣстахъ доходитъ до 114 футъ. Города, лежащіе на берегу озера Венернъ, можно назвать, вслѣдствіе этихъ работъ, приморскими; морскія суда, величина которыхъ не менѣе тѣхъ, которыя видимъ въ Петербургѣ, приходятъ и отходятъ въ большомъ количествѣ. Двѣ низшія навигаціонныя школы существуютъ на берегахъ этого озера, въ городахъ: Венерсборгѣ и Карлштадтѣ, согласно инструкціи 24 ноября 1813 года. Съ 1818 года онѣ содержались до 1860 года на счетъ небольшаго налога на приходящія и отходящія суда. Въ этихъ двухъ школахъ, для которыхъ помянутые города безвозмездно дали помѣщеніе, учители получали по 550 тал. въ годъ (200 р. сер.). Въ школахъ учили самымъ простымъ способомъ: изъ математики только сообщались результаты для примѣненія къ практикѣ. Всѣ матросы имѣли право безвозмездно посѣщать ихъ; но матросы были принимаемы *въ число учениковъ*, только тогда, когда знали писать подъ диктовку и четыре правила ариѳметики. Книги для учениковъ давались безвозмездно. Школы эти до того возбудили сочувствіе публики, что многіе изъ береговыхъ жителей пожертвовали въ пользу ихъ немаловажныя суммы. Въ 1860 году капиталъ школы въ городѣ Карлштадтѣ дошелъ до 15 000 рейхстал. (рейхсталеръ 35 к. сер.); а венерсборгской шко-

лы—до 13 000. Благодаря дѣйствію этихъ школъ, береговое населе ніе познакомилось съ компасомъ и другими морскими инструментами, и Венернское озеро теперь служитъ однимъ изъ важнѣйшихъ разсадниковъ хорошихъ экипажей для шведскаго флота. Введеніе компаса, употребленіе картъ и пель-компаса и проч. и проч. были главными задачами этихъ школъ. Вышепомянутая инструкція 24 ноября 1813 года предписываетъ даже учителямъ въ § 7, что они обязаны учить народъ или читать имъ лекціи въ тѣхъ мѣстахъ на берегахъ озера Венернъ, гдѣ судоходы невольно собираются, чтобы у моря ждать хорошей погоды (въ буквальномъ смыслѣ).

Не правда ли, эта картина заставляетъ желать того же и для нашихъ предпріимчивыхъ жителей береговъ Ладожскаго озера, которымъ не скалистые водопады представляютъ препятствія къ непосредственному сообщенію съ моремъ, а самыя крутыя нравственныя скалы: невѣжество, суевѣріе и отсутствіе всѣхъ раціональныхъ познаній въ морскомъ дѣлѣ. (*)

Наконецъ въ 1860 году, дѣло объ училищахъ приняло въ Швеціи весьма благопріятный оборотъ. Государственный сеймъ разрѣшилъ учредить на балтійскомъ берегу, отъ города Гудиксваль до Кальмара и на югѣ отъ Готтенбурга до норвежской границы, 35 новыхъ народныхъ навигаціонныхъ школъ для дѣтей и взрослыхъ поселянъ, желающихъ познакомиться съ началами навигаціонныхъ познаній. Для этихъ школъ сеймъ назначилъ ежегодно 14 000 рикстал. (5000 р. сер.), изъ которыхъ 10 500 тал. отчисляются на добавочное жалованье учителямъ, по 300 тал. каждому, такъ какъ они, въ качествѣ народныхъ учителей, уже пользуются жалованьемъ, и 100 тал. ежегодно для каждой школы, на книги и инструменты; итого 3500 тал. Кромѣ этой ежегодной суммы въ 14000 тал., государственный сеймъ вотировалъ одновременную выдачу въ 7000 тал., по 200

(*) Въ Германіи открыта навигаціонная школа даже на Баденскомъ оз. (М Сб. № 2) съ цѣлью приготовить теоретически къ морскому промыслу тѣхъ молодыхъ людей, которые на материкѣ чувствуютъ къ этому призваніе. Идея, кажется, счастливая; вездѣ находятся лица изъ всѣхъ сословій, которыя, даже въ дальнемъ разстояніи отъ моря, чувствуютъ неопредѣленную склонность къ суровой морской жизни, могущей имъ дать возможность видѣть земли и народы, великолѣпный океанъ, роскошную растительность тропическихъ странъ, и любоваться всѣми чудесами природы, о которыхъ слышали въ разсказахъ, читали въ романахъ. Такія лица обыкновенно дѣлаются самыми лучшими моряками. А Баденское озеро, велико ли оно? Не болѣе $8^1/_2$ квадр. миль, т. е. оно составляетъ около $^1/_8$ части Пейпусскаго озера, $^1/_2$ Ильменскаго озера, $^1/_2$ Бѣлаго озера, $1^1/_2$ части Селигерскаго озера. ($5^1/_2$ квадр. миль, здѣсь городъ Осташковъ съ нашими извѣстными моряками), $^1/_{27}$ часть Онежскаго озера, $^1/_{10}$ Ладожскаго оз., и $^1/_{1000}$ Каспійскаго моря. У насъ еще ни одной навигаціонной школы нѣтъ на берегахъ этихъ столь надежныхъ для мореплаванія озеръ, береговые жители которыхъ, *безъ сомнѣнія*, нерѣдко, но напрасно чувствуютъ охоту къ дальнимъ морскимъ плаваніямъ. Немудрено, что у насъ вошло въ обычай говорить: «моряковъ-то у насъ нѣтъ».

для каждой школы, на первую покупку книгъ и инструментовъ. Эти школы сохраняютъ и понынѣ характеръ народныхъ школъ.

Для прочихъ навигаціонныхъ школъ государственный сеймъ 1860 года назначилъ слѣдующія суммы: 1) 3500 тал. ежегодно на добавочное жалованье учителямъ навигаціонныхъ школъ въ Стокгольмѣ, Готтенбургѣ, Гефле, Мальмѣ и Кальмарѣ, по 500 тал. каждому учителю и по 200 ихъ помощникамъ; 2) 1500 тал. ежегодно, для морскихъ школъ въ Карлштадтѣ и Венерсборгѣ (на берегахъ озера Венернъ), по 500 тал. каждому учителю добавочной суммы, такъ какъ они до тѣхъ поръ получали только по 550 тал. въ годъ. Остальные 500 тал. были ассигнованы на покупку книгъ, инструментовъ и другихъ надобностей для школъ; 3) 4600 тал. ежегодно; изъ этой суммы производится преподавателямъ, читающимъ лекціи о паровыхъ машинахъ въ стокгольмской и готтенбургской навигаціонныхъ школахъ, по 2000 въ годъ, и по 300 на книги, модели, чертежи и инструменты для обѣихъ школъ; 4) 4000 тал. единовременно на пріобрѣтеніе паровыхъ машинъ, моделей и пр. и пр. для преподаванія теоріи о паровыхъ машинахъ и судахъ.

По разрѣшеніи государственнымъ сеймомъ суммы на чтеніе лекцій о паровыхъ машинахъ въ стокгольмской и готтенбургской навигаціонныхъ школахъ, правительство 15 марта 1861 года издало, съ утвержденія короля, регламентъ о преподаваніи и объ экзаменѣ изъ теоріи о паровыхъ машинахъ; каждый шкиперъ долженъ подвергаться экзамену изъ этого предмета, если онъ желаетъ командовать пароходомъ. Желающіе быть машинистами на пассажирскихъ пароходахъ, должны также подвергаться экзамену изъ механики.

Швеція имѣла въ 1860 году 203 парохода въ 9332 силы; ихъ ластовое содержаніе небольшое, потому что они почти всѣ пассажирскіе. Торговый флотъ Швеціи состоялъ въ 1860 году изъ:

| | Число судовъ. | Число ластовъ. | Число шкип. | Число экипажа |
|---|---|---|---|---|
| Всего . . . . | 3200 | 155 342 | 1407 | 10 010 |
| Изъ нихъ для плаванія за границею. . . . . | 1275 | 115 051 | — | — |
| Изъ этихъ судовъ принадлежали горожанамъ | 902 | 94 444 | — | — |
| Не горожанамъ | 373 | 20 607 | — | — |
| Для внутренняго судоходства: горожанамъ . . . | 516 | 14 356 | — | — |
| Негорожанамъ. | 1409 | 25 935 | 1172 (не экзаменованные). | 2016 |

Въ *помянутыхъ* городахъ съ навигаціонными школами состояло:

| | судовъ | ласт. | шкип. | матр. |
|---|---|---|---|---|
| въ Стокгольмѣ. | 126 | 15 961 | 195 | 1295 |
| — Готтенбургѣ | 137 | 20 044 | 78 | 1979 |
| — Гефле . . . | 82 | 12 217 | 98 | 884 |
| — Мальмѣ . . | 37 | 2370 | — | — |
| — Кальмарѣ . | 87 | 4708 | — | — |
| — Висби . . . | 66 | 2874 | — | — |
| — Карлсгаммѣ | 31 | 2508 | — | — |
| — Гудиксваллѣ | 17 | 654 | — | — |
| — Карлштадтѣ | 45 | 1895 | — | — |
| — Венерсборгѣ | 50 | 2336 | — | — |

Итакъ, въ Швеціи въ настоящее время существуютъ для торговаго флота:

2 высшія школы, въ Стокгольмѣ и Готтенбургѣ;

3 среднія, въ Мальмѣ, Кальмарѣ и Гефле;

5 низшихъ школъ, причисленныхъ въ Швеціи къ реальнымъ училищамъ, въ городахъ Висби, Карлсгаммѣ, Гудиксвалѣ, Карлштадтѣ и Венерсборгѣ. Ученики въ этихъ школахъ не платятъ ничего, и получаютъ даже всѣ книги въ школѣ во время курса ученія;

35 народныхъ навигаціонныхъ школъ, на берегахъ моря.

На эти 45 шведскихъ навигаціонныхъ школъ теперь расходуется ежегодно, какъ мы видѣли, по уставу 1841 года, 9200 тал.-б. и съ 1860 г. 23 600 рейхсталеровъ, итого почти 13 000 р. с. изъ казны. Всѣ другіе расходы идутъ на счетъ городовъ, въ которыхъ эти школы.

Еслибъ въ Швеціи захотѣли утверждать, что навигаціонныя школы, а именно народныя навигаціонныя школы—лишнія, то *тамъ* для этого мнѣнія есть болѣе причинъ, нежели у насъ; потому что эта страна еще въ мрачныя среднія вѣка изобиловала предпріимчивыми и славными мореходцами, которые никакъ не посѣщали навигаціонныхъ школъ, а въ настоящее время береговые жители могутъ другъ у друга, сынъ у отца, изучить практическую морскую жизнь. Слѣдовательно въ Швеціи, тѣ, которые по какой бы то ни было причинѣ являются противниками морскихъ школъ, могутъ съ нѣкоторою основательностью сказать: «Намъ много—что нужно только нѣсколько морскихъ школъ, а нашимъ восточнымъ сосѣдямъ, русскимъ, такихъ школъ понадобится много, съ тѣмъ, чтобы возбудить народныя силы къ малоизвѣстному имъ промыслу; наши немногіе торговые продукы дойдутъ безо всякаго сомнѣнія по морю, но для русскихъ весьма важно, своею морскою торговлею дать толчекъ промышленной дѣятельности всей восточной Европы и половины Азіи; только для нихъ навигаціонныя школы и морская дѣятельность такъ важны, какъ Петръ Великій полагалъ,—тѣмъ болѣе, что Петербургъ въ от-

ношеніи къ восточной Европѣ и Азіи занимаетъ для морской торговли столь же важное и благопріятное положеніе, какъ Венеція и Тріестъ въ отношеніи къ средней Европѣ. Мы уже давно достигли всего возможнаго». Такъ могъ бы говорить противникъ морскихъ школъ въ Швеціи—и мы, русскіе, могли бы многому научиться у него, ибо если онъ, какъ иностранецъ, признаетъ важность морскихъ школъ для насъ, то на сколько должны мы сами чувствовать важность такихъ училищъ на нашихъ балтійскихъ берегахъ для морской торговли? Мы тѣмъ болѣе должны извлечь пользу изъ вышеприведенныхъ словъ, что Швеція, не сморя на то, что уже обладала, по мнѣнію извѣстныхъ лицъ, всѣмъ нужнымъ, не удовольствовалась прежнимъ состояніемъ своихъ морскихъ учрежденій; опираясь на давно уже существующую, всѣмъ доступную практику, она сдѣлала и для теоріи то, въ чемъ тамошній противникъ морскихъ школъ допустилъ необходимость развѣ только для Россіи.

Между прочимъ, у насъ носятся слухи о существованіи проэкта, по которому предполагается преобразованіе кронштадтской роты торговаго мореплаванія въ большое центральное заведеніе, въ которомъ преподавалось бы ученіе о постройкѣ паровыхъ машинъ и кораблестроеніи. Это предположеніе основано на томъ, что для плаванія прежде всего нужны корабли, а потомъ экипажъ, и поэтому было бы лучше сперва думать о постройкѣ сихъ послѣднихъ, а потомъ уже о мореходцахъ. На это можно только отвѣчать, что намъ вовсе ненужно такого множества корабельныхъ мастеровъ, чтобы для приготовленія ихъ необходимо было открыть особенное заведеніе, которое во всякомъ случаѣ будетъ стоить много денегъ, а принесить очень мало пользы. Скорѣе могло бы существовать такое заведеніе въ странахъ, гдѣ сильно занимаются строеніемъ кораблей, такъ какъ туда стеклись бы молодые люди изъ другихъ странъ для обученія. Но и тамъ не открываются такія заведенія, и мы находимъ это весьма разумнымъ, потому что на частныхъ верфяхъ легко можно учиться строить корабли всякаго рода, не только хорошо и по новѣйшимъ улучшеніямъ, *но и относительно дешево*. Для насъ будетъ гораздо выгоднѣе, въ разныя времена посылать нѣсколькихъ молодыхъ людей изъ нашихъ навигаціонныхъ школъ за границу для изученія кораблестроительнаго искусства, съ назначеніемъ имъ по 300, 400 и менѣе руб. на поѣздку. Главнѣйшая наша задача состоитъ въ томъ, чтобы дать массѣ нашихъ береговыхъ, къ мореходству способныхъ рыбаковъ, необходимое образованіе,—массѣ, которую нельзя посылать учиться за границу.

**Х. Вокьдемаръ.**

# АНГЛІЙСКАЯ АРТИЛЛЕРІЯ

(*Окончаніе*) (*).

## II.

### О системѣ нарѣзовъ для существующихъ чугунныхъ орудій. Возраженія Башлей Бриттена и Катапульта.

Въ виду огромныхъ запасовъ чугунныхъ гладкостѣнныхъ орудій, артиллерійскій комитетъ занимался между прочимъ также пріисканіемъ наивыгоднѣйшей системы нарѣзовъ для этихъ орудій. На этомъ основаніи были избраны комитетомъ для опредѣленія сравнительнаго достоинства слѣдующія системы:

Армстронга развѣтвляющаяся система нарѣзовъ, французская 30 фунтовая нарѣзная пушка, Лайнеля Томаса, Джеффери, Хаддана, Ланкастера, Скотта, Башлей Бриттена.

Заключеніе комитета по вопросу о наилучшей системѣ нарѣзовъ для существующихъ чугунныхъ орудій состоитъ главнымъ образомъ въ слѣдующемъ: такъ какъ различныя лица были вызваны комитетомъ на соревнованіе для пріисканія наилучшей системы нарѣзовъ для чугунныхъ орудій, то комитетъ считаетъ долгомъ предъявить которыя изъ предложенныхъ системъ, по его мнѣнію, болѣе удовлетворяютъ своему назначенію, которыя изъ нихъ могутъ быть примѣнены и, наконецъ, которыя изъ нихъ не заслуживаютъ испытанія.

Комитетъ, ни мало не колеблясь, отдалъ первенство въ этомъ отношеніи Башлей Бриттену на томъ основаніи, что при стрѣльбѣ среднимъ зарядомъ, снаряды его системы производятъ сравнительно

(*) М. Сб. № 1, 1864 г.

меньшія давленія на боевыя грани нарѣзовъ. Справедливость этого мнѣнія подтверждается тѣмъ фактомъ, что значительное число нарѣзанныхъ по этой системѣ орудій отличалось большей стойкостью при сообщеніи снарядамъ большой начальной скорости.

Основываясь на томъ, что въ системѣ Бриттена происходитъ значительно меньшее давленіе на стѣны орудія, чѣмъ въ какой бы то ни было другой системѣ, комитетъ полагаетъ, что если бы обстоятельства или крайность побудили обратить существующія чугунныя орудія въ нарѣзныя, то нарѣзка ихъ могла бы быть исполнена по послѣдней системѣ, какъ сопряженной съ меньшимъ рискомъ, въ сравненіи съ какою бы то ни было другой системой. Впрочемъ, комитетъ полагаетъ, что въ обращеніи чугунныхъ орудій въ нарѣзныя не представится вѣроятно надобности, и что вслѣдствіе этого нарѣзная артиллерія будетъ избавлена отъ столь ненадежнаго металла, какъ чугунъ.

Легко можетъ быть, что нарѣзанныя по этой системѣ орудія будутъ въ состояніи стрѣлять уменьшенными, противъ принятыхъ, зарядами (*) и притомъ безъ всякаго ущерба или съ небольшимъ ущербомъ въ мѣткости: круглыми ядрами, бомбами, картечными гранатами, вязанными картечами и картечами въ жестянкахъ. Независимо отъ этого, можно будетъ стрѣлять изъ того же орудія продолговатою бомбою, заключающею въ себѣ въ три раза большій разрывной зарядъ, нежели въ сферической бомбѣ, при вдвое большемъ вѣсѣ снаряда и при употребленіи вдвое или еще меньшаго вѣса боеваго заряда, достигая при этомъ бо́льшихъ дальностей и бо́льшей мѣткости, чѣмъ это возможно при стрѣльбѣ изъ находящихся на службѣ чугунныхъ орудій сферическими снарядами. Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ артиллерійской службы, въ которыхъ представляется надобность стрѣлять малыми зарядами, какъ напримѣръ, при анфилированіи короткаго фронта, при подбиваніи орудій, расположенныхъ позади траверзовъ, или при дѣйствіи противъ углубленныхъ батарей, могутъ быть съ выгодою употреблены этой системы орудія, приготовленныя изъ кованнаго желѣза.

*Дѣйствительность снаряда.* Относительная дѣйствительность сплошныхъ снарядовъ измѣряется начальными скоростями, пріобрѣтенными снарядами отъ одинаковыхъ относительныхъ зарядовъ. Кажется, что и въ томъ отношеніи превосходство остается на сторонѣ изобрѣте-

(*) При измѣненіи для 32 фунтовой пушки 10-ти фунт. заряда въ 8 ф. пороха начальная скорость снаряда измѣнилась съ 1690 футъ на 1619 футъ въ секунду.

нія Бриттена. То же самое замѣчаніе слѣдуетъ отнести и къ бомбамъ, съ присовокупленіемъ, что въ послѣднемъ случаѣ необходимо кромѣ этого принять въ соображеніе и величину разрывнаго заряда.

Начальныя скорости снарядовъ изъ вышеприведенныхъ орудій отъ заряда въ $^1/_{10}$ получились слѣдующія:

| | Относительная сила пороха была одинакова съ силою того пороха, который былъ употребленъ для испытанія 12 фунтовой образцовой пушки Армстронга. | Начальная скорость въ футахъ въ секунду. |
|---|---|---|
| | *Скорость въ футахъ въ секунду.* | |
| Бриттена | 1170 | 1213,5 |
| Джеффери | 1170 | 1181,2 |
| Хаддана | 1170 | 1123,7 |
| Ланкастера | 1170 | 1149 |
| Томаса | 1248 | 1277 |
| Французская | 1248 | 1148,4 |
| Находящаяся на службѣ 32 фунтовая пушка (сплошнымъ снарядомъ) | 1195 | 993,7 |
| (гранатою) | 1195 | 988,8 |
| Армстронга 40 фунтовая. | 1248 | 1081,4 |
| морская | 1248 | 1050,7 |

*Примѣнимость нарѣзнаго орудія системы Бриттена къ стрѣльбѣ круглыми ядрами.* Слѣдующая таблица заключаетъ въ себѣ данныя, извлеченныя изъ сравнительной стрѣльбы, произведенной въ августѣ 1861 года, изъ гладкостѣнной 32 фунтовой и нарѣзной пушки Бриттена съ мелкими нарѣзами. Изъ обоихъ орудій стрѣляли круглыми ядрами, принятымъ зарядомъ въ 10 фунтовъ (11 фунтовъ 75 золотниковъ) пороха. Углы возвышенія придавались посредствомъ спиртоваго квадранта. Оси орудій были выше поверхности земли на 17 футъ.

| Орудіе. | Число выстрѣловъ. | Углы возвышенія. | Дальности въ ярдахъ. Нижнія строки—сажени. Наименьшая. | Наибольшая. | Средняя. | Средняя разность въ дальностяхъ. | Среднее наблюденное отклоненіе въ ярдахъ. Нижнія строки—сажени. | Средняя разность отклоненій въ ярдахъ. Нижнія строки—сажени. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Гладкостѣнная 32 фунт. | 20 | 2° | 1027 | 1329 | 1146 | 51,7 | 8,1 | 2,6 |
| | | | 440 | 570 | 491 | 22,2 | 3,4 | 1,1 |
| | 20 | 5° | 1823 | 2222 | 1994 | 70,8 | 9,8 | 8,9 |
| | | | 781 | 952 | 855 | 30,3 | 4,2 | 3,8 |
| Бриттена нарѣзн. | 20 | 2° | 1063 | 1260 | 1172 | 32,6 | 7,8 | 2,7 |
| | | | 456 | 540 | 502 | 14 | 3,3 | 1,1 |
| | 20 | 5° | 1821 | 1988 | 1882 | 24,9 | 5,8 | 5,8 |
| | | | 780 | 852 | 807 | 10, 6 | 2,5 | 2,5 |

Результатъ вполнѣ благопріятный для нарѣзнаго орудія и притомъ въ большей степени, чѣмъ этого можно было ожидать; кромѣ того, вѣроятно, что при стрѣльбѣ круглыми ядрами не могутъ представиться неудобства отъ нарѣзовъ, или, если онѣ и могутъ быть допущены, то въ весьма незначительной степени.

*Надежность и прочность орудія* подтверждается отсутствіемъ возможности заклиненія орудія при этой системѣ нарѣзовъ.

Основываясь на вышеприведенномъ, комитетъ распредѣлилъ испытанныя системы, въ отношеніи степени примѣнимости ихъ къ чугуннымъ орудіямъ, въ слѣдующемъ порядкѣ:

Бриттена система признана первою, Армстронга развѣтвляющаяся система назначена четвертою, а французская пятою.

Вскорѣ за появленіемъ въ печати Report from the Select Committee of Ordnance была издана Башлей Бриттеномъ особая брошюра подъ заглавіемъ: Rifled Ordnance; Remarks on the Report of the Ordnance Select Committee on competitive Rifled Guns, published by the War Office, By Bashley Britten, въ которой авторъ этого сочиненія говоритъ слѣдующее:

«Не смотря на весьма лестный отзывъ комитета о моемъ изобрѣтеніи, считаю необходимымъ замѣтить, что отзывъ этотъ о предло-

женной мною въ 1854 году системѣ нарѣзнаго орудія, представленъ въ выраженіяхъ, невполнѣ оправдывающихъ ее.

«Рѣшеніе комитета относится здѣсь прямо къ опредѣленію приличнѣйшей системы нарѣзовъ собственно для существующихъ чугунныхъ орудій, между тѣмъ какъ изысканія комитета должны заключаться повидимому въ рѣшеніи болѣе обширнаго вопроса, именно въ выборѣ изъ извѣстныхъ системъ наилучшей для всѣхъ орудій вообще.

«Въ рапортѣ комитета представлено весьма тщательное сравненіе результатовъ опытовъ, произведенныхъ надъ моимъ нарѣзнымъ орудіемъ стрѣльбою средними зарядами, принятыми для недостаточно стойкихъ нарѣзныхъ орудій, и надъ нѣкоторыми другими, непредставленными, впрочемъ, для состязательнаго испытанія, системами орудій, а именно:

«1) Армстронга пушка съ развѣтвляющеюся системою нарѣзовъ, подвергавшаяся предварительному испытанію собственно въ отношеніи системы нарѣзовъ, безъ всякаго однако намѣренія примѣнить эту систему для нарѣзки гладкостѣнныхъ чугунныхъ орудій. Изъ него стрѣляли бомбами, которыя по вѣсу своему предназначались для орудій, приготовленныхъ изъ кованнаго желѣза, а не для чугунныхъ. Орудіе это разорвалось на 50 выстрѣлѣ.

«2) Французская скрѣпленная пушка, разорвавшаяся на 10 выстрѣлѣ.

«3) Армстронга 40 фунтовая пушка, заряжающаяся съ казенной части.

«4) Наконецъ, въ рапортѣ упоминается объ орудіяхъ Витворта, приготовленныхъ изъ различныхъ матеріаловъ; но орудія эти не были подвергнуты сравнительному испытанію.

«Весьма желательно было бы знать общее сравненіе; впрочемъ, если я не ошибаюсь, то въ рапортѣ изложенъ тотъ фактъ, что для испытанія моей системы было избрано орудіе съ недостатками, и притомъ неспособное для полученія хорошихъ результатовъ; если это такъ, то я считаю себя въ правѣ требовать объясненія на слѣдующее заключеніе комитета: «Въ отношеніи мѣткости выстрѣловъ, кажется, что система Бриттена во всемъ тождественна съ прочими, представленными на состязаніе, орудіями, хотя, впрочемъ, въ первомъ изъ нихъ снаряды могутъ быть случайно подвержены колебанію (liable to wild shots). Система эта, по достоинству своему, уступаетъ развѣтвляющейся и французской системѣ.»

«За нѣсколько мѣсяцевъ до состязательнаго испытанія, я представилъ слѣдующія замѣчанія секретарю комитета относительно недостатковъ въ моемъ орудіи, снабженномъ пятью нарѣзами:

«Орудіе это было нарѣзано по предложенной мною въ 1855 году системѣ, и притомъ на основаніи произведенныхъ впослѣдствіи опытовъ, которые показали, что большее число нарѣзовъ составляетъ необходимое условіе для приданія снаряду правильности на полетѣ. Моя 32 фунтовая пушка, приготовленная изъ болванки вѣсомъ въ 95 центнеровъ (294 пуда 25 фунт.), имѣла семь нарѣзовъ, и полученные при испытаніи этого орудія результаты были далеко удовлетворительнѣе тѣхъ, которые получены на опытахъ, изложенныхъ въ рапортѣ комитета. Полагаю, что на вновь назначенномъ состязательномъ испытаніи система моя окажется менѣе удовлетворительною въ сравненіи съ другими. Малая поверхность свинцовой оболочки, посредствомъ которой сообщается моимъ снарядамъ, во время движенія ихъ въ каналѣ нарѣзнаго орудія, вращательное движеніе, служитъ поводомъ тому, что вопросъ о крутизнѣ и числѣ нарѣзовъ имѣетъ въ моей системѣ бо́льшую важность, нежели въ прочихъ испытываемыхъ системахъ нарѣзовъ орудій, а потому, пока дальнѣйшія изслѣдованія не обусловятъ соотвѣтствующую моимъ снарядамъ длину хода и число нарѣзовъ, до тѣхъ поръ положительно невозможно комитету сдѣлать полную оцѣнку достоинства моей системы.»

«Нѣсколько недѣль до приступленія къ сравнительнымъ опытамъ, я писалъ секретарю комитета: «Считаю долгомъ напомнить о содержаніи моего письма отъ 23 февраля, въ которомъ указаны недостатки, существующіе въ моемъ орудіи, и объяснена неосновательность трактовать о полученныхъ при испытаніи этого орудія результатахъ, какъ о вѣрныхъ данныхъ, которыя могутъ быть достигнуты моей системой.»

«Должно замѣтить, что развѣтвляющаяся система составляла въ то время послѣднее усовершенствованіе, сдѣланное Армстронгомъ въ его системѣ. Значительное число орудій этой системы было испытано имъ, и при этомъ система его нарѣзовъ подвергалась, на основаніи результатовъ опытовъ, частнымъ измѣненіямъ, къ осуществленію которыхъ предоставлялись правительствомъ Армстронгу постоянно обширныя средства (*). Что же касается нарѣзныхъ орудій французской системы, то извѣстно, что орудія эти были усовершенствованы на основаніи обширныхъ опытовъ, произведенныхъ во французской артиллеріи. Изъ этого видно, что оба эти орудія должны были служить весьма сильными противниками при состязательномъ испытаніи ихъ съ моимъ орудіемъ.

«Пользуясь случаемъ, я поставляю на видъ, что недостатокъ въ

(*) Система эта была въ видѣ опыта принята и примѣнена Армстронгомъ къ 150, 300 и 600 фунтовымъ пушкамъ.

мѣткости выстрѣловъ, приписываемый моей системѣ, не имѣетъ никакого основанія, потому что причина тому заключалась не въ системѣ, а въ порокахъ, найденныхъ въ самомъ орудіи; обстоятельство это привело комитетъ къ ошибочному заключенію въ отношеніи этого весьма важнаго вопроса. Въ концѣ статьи помѣщена таблица, заключающая въ себѣ результаты опытовъ надъ 32 фунтовою пушкою, и представленная мною при письмѣ комитету. Опыты эти были произведены въ маѣ 1860 г. Состязательные же опыты были произведены въ августѣ 1861 года. Что касается мѣткости выстрѣловъ, то изъ этихъ таблицъ видно, что результаты, полученные на этихъ опытахъ, имѣютъ значительное превосходство надъ тѣми, которые приведены въ напечатанномъ рапортѣ комитета. Орудіе это было нарѣзано въ Вуличѣ, по моему чертежу, вмѣстѣ съ другими, впослѣдствіи усовершенствованными орудіями. Орудія эти, испытывавшіяся относительно прочности, включены въ рапортъ комитета и причтены къ орудіямъ моей системы. Въ назначенные для производства опытовъ дни съ моимъ орудіемъ, погода крайне не благопріятствовала мѣткости выстрѣловъ. Сила вѣтра, какъ это значится въ отчетѣ, была отъ 4 до 6 ф., и вѣтеръ дулъ по направленію, прямо противному направленію выстрѣловъ; а на одномъ изъ опытовъ, подъ угломъ въ 20° къ плоскости стрѣльбы. Французскія съ развѣтвляющимися нарѣзами орудія находились въ этомъ отношеніи въ болѣе благопріятныхъ обстоятельствахъ. Въ тѣ дни, въ которые производилось испытаніе послѣднихъ орудій, вѣтеръ дулъ по направленію полета снарядовъ, со скоростію 3 футъ. Артиллеристы могутъ подтвердить, какое важное вліяніе имѣетъ такая разность въ силѣ вѣтра на правильность выстрѣловъ.

«Весьма жаль, что изъ рапорта комитета представляется возможность привести лишь небольшое число выстрѣловъ, произведенныхъ въ одинъ день надъ французскимъ и съ развѣтвляющимися нарѣзами орудіями, потому что, вслѣдствіе этого, указанія опытовъ становятся весьма благопріятными для послѣднихъ.

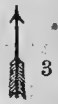
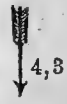
«Въ слѣдующей таблицѣ представлены средніе результаты стрѣльбы изъ французской и Армстронга съ развѣтвляющимися нарѣзами пушекъ, произведенной въ упомянутые дни, въ сравненіи съ тѣми, которые получены изъ лучшей моей пушки.

Таблица сравнительной мѣткости выстрѣловъ изъ французской, Ар

| Орудія. | | Число выстрѣловъ. | Котораго числа производились опыты. |
|---|---|---|---|
| На близкія разстоянія. | Французская система. . . | 15 | 9 марта 1862 года. |
| | | 8 | 25 сентября 1861 г. |
| | Развѣтвляющаяся система . | 7 | 24 сентября 1861 г. |
| | | 8 | 25 сентября 1861 г. |
| | Бриттена система. . . . | 21 | 1 мая 1860 г. |
| На среднія разстоянія. | Французская система. . . | 15 | 9 марта 1862 г. |
| | | 6 | 25 сентября 1861 г. |
| | Развѣтвляющаяся система . | 6 | — — — |
| | | 9 | 26 сентября 1861 г. |
| | Бриттена система. . . . | 21 | 2 мая 1860 г. |
| На большія разстоянія. | Французская система. . . | 15 | 9 марта 1862 г. |
| | | 7 | 26 сентября 1861 г. |
| | Развѣтвляющаяся система . | 7 | — — — |
| | | 5 | 27 сентября 1861 г. |
| | Бриттена система . . . | 20 | 2 мая 1860 г. |

(*) То есть среднее изъ отклоненій вправо или влѣво отъ средней линіи направле

стронга съ развѣтвляющимися нарѣзами и Бриттена нарѣзной пушекъ.

| Направленіе и сила вѣтра. | Дальности въ ярдахъ. Нижнія строки—сажени и футы. | | | Среднее отклоненіе отъ линіи прицѣливанія (*). | Относительный прямоугольникъ. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Наименьшая. | Наибольшая. | Средняя. | | Длина. | Ширина. | Площадь. |
| | | | | Верхнія строки—ярды. Нижнія—сажени. | | | |
| 3 | 768 | 882 | 827 | 1,55 | 114 | 1,55 | 177 |
| | 329 с. 1 ф. | 378 с | 354 с. 3 ф. | 0,66 | 48,8 | 0,66 | 32,21 |
| | 828 | 916 | 873 | 2,4 | 88 | 2,4 | 211 |
| | 354 с. 6 ф. | 382 с. 4 ф. | 374 с. 1 ф. | 1,28 | 37,7 | 1,28 | 48,3 |
| | 917 | 1006 | 972 | 1,1 | 89 | 1,1 | 98 |
| | 393 с. | 431 с. 1 ф. | 416 с. 4 ф. | 0,47 | 38,1 | 0,47 | 18,2 |
| | 989 | 974 | 934 | 1,4 | 76 | 1,4 | 106 |
| | 423 с. 6 ф. | 417 с. 5 ф. | 400 с. 2 ф. | 0,6 | 32,5 | 0,6 | 19,5 |
| 6 | 837 | 1012 | 952 | 0,9 | 175 | 0,9 | 157 |
| | 358 с. 5 ф. | 433 с. 5 ф. | 408 с. | 0,38 | 75 | 0,38 | 28,5 |
| | 1584 | 1772 | 1672 | 2,33 | 188 | 2,33 | 438 |
| | 678 с. 6 ф. | 759 с. 3 ф. | 716 с. 4 ф. | 0,99 | 80,5 | 0,99 | 79,7 |
| 3 | 1641 | 1818 | 1721 | 5,0 | 177 | 5,0 | 885 |
| | 703 с. 2 ф. | 779 с. 1 ф. | 757 с. 4 ф. | 2,14 | 75,8 | 2,14 | 162,2 |
| | 1883 | 2002 | 1940 | 2,5 | 170 | 2,5 | 425 |
| | 807 с. | 858 с. | 831 с. 3 ф. | 1,07 | 72,8 | 1,07 | 77,9 |
| | 1883 | 2009 | 1952 | 2,7 | 126 | 2,7 | 340 |
| | 807 с. | 861 с. | 836 с. 4 ф. | 1,15 | 54 | 1,15 | 62,1 |
| 4 | 2424 | 1547 | 2485 | 2,19 | 119 | 2,19 | 260 |
| | 1038 с. 6 ф. | 663 с. | 1065 с. | 1,22 | 51 | 1,22 | 62,2 |
| | 2742 | 3019 | 2891 | 4,4 | 277 | 4,4 | 1219 |
| | 1189 с. 3 ф. | 1293 с. 6 ф. | 1239 с. | 1,88 | 118,7 | 1,88 | 223,2 |
|  3 | 2949 | 3082 | 3014 | 6,1 | 133 | 6,1 | 811 |
| | 1263 с. 6 ф. | 1320 с. 6 ф. | 1291 с. 5 ф. | 2,61 | 57 | 2,61 | 148,8 |
| | 3238 | 3402 | 3331 | 7,5 | 164 | 7,5 | 1230 |
| | 1387 с. 5 ф. | 1458 с. | 1427 с. 4 ф. | 3,21 | 70,2 | 3,21 | 225,3 |
| | 3158 | 3317 | 3222 | 4,3 | 159 | 4,3 | 684 |
| | 1353 с. 3 ф. | 1421 с. 4 ф. | 1380 с. 6 ф. | 1,84 | 68,1 | 1,84 | 125,1 |
|  4,3 | 3190 | 3386 | 3265 | 3,0 | 196 | 3,0 | 588 |
| | 1367 с. 1 ф. | 1451 с. 1 ф. | 1399 с. 2 ф. | 1,28 | 84 | 1,28 | 107,5 |

всѣхъ снарядовъ.

«Для болѣе удобнаго сравненія этихъ орудій въ отношеніи мѣткости, служитъ чертежъ, по данному масштабу, изображающій относительныя площади прямоугольниковъ, заключающія въ себѣ выстрѣленные снаряды. Результаты эти могутъ быть, кромѣ того, представлены слѣдующею таблицею:

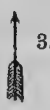
| | | Вѣтръ. | Числа, въ которыя производились опыты. | Число выстрѣловъ. | Средняя дальность. Верх. стр. ярды. Нижнія—сажени. | Сравнительныя площади прямоугольниковъ. Верх. стр. ярды. Нижнія—сажени. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| На близкія разстоянія. | Французская. . . | 3 | 9 марта 1862 г. | 15 | 827 / 354,4 | 177 / 32,21 |
| | Развѣтвляющаяся . | | 24 сентября 1861 г. | 7 | 934 / 400,5 | 98 / 18,2 |
| | Бриттена. . . . | 6 | 1 мая 1861 г. | 21 | 952 / 408 | 157 / 28,5 |
| На среднія разстоянія. | Французская. . . | 3 | 9 марта 1862 г. | 15 | 1672 / 716,5 | 438 / 79,7 |
| | Развѣтвляющаяся . | | 25 сентября 1861 г. | 6 | 1940 / 831,4 | 425 / 77,9 |
| | Бриттена. . . . | 5 | 2 мая 1860 г. | 21 | 2485 / 1065 | 260 / 62,2 |
| На большія разстоянія. | Французская. . . | 3 | 9 марта 1862 г. | 15 | 2891 / 1239 | 1219 / 223,2 |
| | Развѣтвляющаяся . | | 26 сентября 1861 г. | 7 | 3331 / 1427,5 | 1230 / 225,3 |
| | Бриттена. . . . | 4 | 2 мая 1862 г. | 20 | 3265 / 1399,2 | 588 / 107,5 |

## Прямоугольники, представляющіе неправильности выстрѣловъ изъ орудій Армстронга, съ развѣтвляющимися нарѣзами, французской системы и башлей Бриттена.

---

Французская система, 15 выстрѣловъ, 9 марта 1862 г.

На близкія дистанціи.

Дальность средняя . . . . 827 ярдовъ. / 354 с. 3 ф. — 114. 1,55 — Вѣтръ  3. Площадь 177.

Развѣтвляющаяся система, 7 выстрѣловъ, 24 сентября 1861 г.

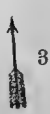
. . . . . 972 ярд. / 416 с. 4 фут. — 89. 1,1. — Вѣтръ 3. Площадь 98.

Бриттена система, 21 выстрѣлъ, 1 мая 1860 г.

. . . . . 952 ярд. / 408 саж. — 175, 0,9. — Вѣтръ 6. . . 157.

Французская система, 15 выстрѣловъ, 9 марта 1862 г.

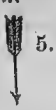
На среднія дистанціи.

Дальность средняя . . 1672 ярд. / 716 с. 4 ф. — 188. 2,33. — Вѣтръ  3. . . . 438.

Развѣтвляющаяся система, 6 выстрѣловъ, 26 сентября 1861 г.

. . . . . 1940 ярд. / 831 с. 3 ф. — 170. 2,5. — Вѣтръ 3. . . . 425.

Бриттена система, 21 выстрѣлъ, 2 мая 1860 г.

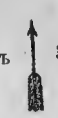
. . . . . 2485 ярд. / 1065 саж. — 119. 2,9. — Вѣтръ  5. . . . . 260.

Французская система, 15 выстрѣловъ, 9 марта 1862 г.

На большія дистанціи.

Дальность средняя . . 2891 ярд. / 1239 саж. — 277. 4,4. — Вѣтръ 3. . . . 1219.

Развѣтвляющаяся система, 7 выстрѣловъ, 25 сентября 1861 г.

. . . . . 331 ярд. / 1427 с. 4 ф. — 164, 75. — Вѣтръ  3. . . 1230.

Бриттена система, 20 выстрѣловъ, 2 мая 1862 г.

. . . . . 3265 ярд. / 1250 с. 3 ф. — 196, 3. — Вѣтръ 4. . . 588.

Въ длину принято $\frac{40 \text{ ярдовъ}}{17 \text{ с. } 10 \text{ ф.}}$ за 1 дюймъ, а въ ширину 10 ярдовъ за 1 д.

Длина каждаго прямоугольника равняется разности между наибольшими и наименьшими дальностями, ширина же равняется среднему отклоненію вправо или влѣво отъ прицѣльной линіи.

«Результаты этого сравненія прямо противоположны тому заключенію, что моя система уступаетъ въ отношеніи мѣткости выстрѣловъ французской и развѣтвляющейся.

«И въ самомъ дѣлѣ, по нимъ видно, что даже при менѣе благопріятныхъ обстоятельствахъ, выстрѣлы изъ моего орудія отличались значительно большею мѣткостью.

«При опредѣленіи сравнительнаго достоинства этихъ трехъ системъ упущено въ рапортѣ комитета одно весьма важное обстоятельство, именно: удобство заряжанія. Продолговатые снаряды, употребляемые для стрѣльбы изъ французскихъ нарѣзныхъ орудій, имѣютъ выступы, которые должны съ извѣстною точностью двигаться по нарѣзамъ, и кромѣ того, при заряжаніи необходимо, чтобы выступы снаряда были тщательно вставлены въ нарѣзы у дульнаго срѣза орудія; въ противномъ случаѣ, снарядъ не можетъ быть вложенъ въ каналъ орудія. Основываясь на этомъ, мнѣ кажется, что въ жаркомъ бою, въ густомъ дыму, и притомъ при встревоженномъ состояніи духа, крайне неудобно будетъ соблюсти такую акуратность. Въ моемъ же снарядѣ, нѣтъ вовсе выступовъ и заряжаніе имъ производится также удобно, какъ и заряжаніе гладкостѣннаго орудія.»

Не касаясь здѣсь другихъ доводовъ, приводимыхъ Бриттеномъ въ отношеніи достоинства своей системы, а также и того, что способъ фабрикаціи артиллерійскихъ орудій, извѣстный подъ названіемъ системы кап. Блэкли, принадлежитъ въ сущности ему и т. п. притязаній, не представляющихъ ничего обще-интереснаго и поучительнаго, перейдемъ къ изложенію содержанія другой брюшюры, подъ заглавіемъ **A few Remarks on the Ordnance Committees and the Great Gun controversy, by Catapult** (Нѣсколько замѣчаній объ артиллерійскихъ комитетахъ и объ орудіяхъ большаго калибра), отличающейся строгою основательностью и вѣрнымъ взглядомъ на введенную, съ громадными пожертвованіями и въ большихъ размѣрахъ, въ Англіи систему армстронговыхъ орудій (*).

«Прошло болѣе пяти лѣтъ, пишетъ г. Катапультъ, съ тѣхъ поръ, какъ комитетъ изъ офицеровъ, назначенный военнымъ министромъ для изслѣдованія достоинства различныхъ системъ нарѣзныхъ орудій, отозвался въ пользу принятія въ англійскую артиллерію системы полевыхъ орудій, системы Армстронга. Сначала явилось довѣріе къ орудію, многіе смотрѣли на него какъ на своего рода верхъ совершенства и полагали, что армстронгова система заряжанія съ казенной части и

(*) Смотр. Англійская артиллерія въ январской книжкѣ Морскаго Сборника.

нарѣзка орудій пригодна для всевозможныхъ случаевъ. Но въ продолженіе 1859 года, оказалось необходимымъ имѣть нарѣзныя орудія гораздо бо́льшаго калибра, чѣмъ употребляемыя до сихъ поръ, и послѣдующія изслѣдованія показали, что Армстронга система непримѣнима къ развитію до большихъ предѣловъ. Сэръ Армстронгъ и начальство канцеляріи военнаго министра пытались пособить этому недостатку, для чего были исчерпаны всѣ средства эльсвигскаго завода и вуличскаго арсенала; но прошло четыре года и, несмотря на всѣ усилія, все-таки не было изобрѣтено большаго калибра нарѣзнаго орудія, годнаго для употребленія на службу. Въ продолженіе этого времени, испытывались различныхъ родовъ орудія, и такъ какъ опытъ за опытомъ не удавался, то начальство колебалось до такой степени въ выборѣ между нарѣзными и гладкостѣными орудіями, что изъ этого видна была необходимость произвести коренныя преобразованія въ самомъ департаментѣ. Въ то же самое время, стали возбуждаться сомнѣнія о дѣйствительныхъ достоинствахъ малаго калибра армстронговыхъ орудій, и практическіе люди начинали находить, что это изящное орудіе не соотвѣтствуетъ сопровождающимъ боевую службу суровымъ обстоятельствамъ. Сложныя части этихъ орудій, прекрасныя по остроумному устройству и отработкѣ, оказались негодными при быстромъ и грубомъ обращеніи съ ними матросовъ на корабляхъ, и притомъ, какъ теперь, такъ и тогда, не было хорошо обученныхъ полевыхъ артиллеристовъ. Обстоятельство, что орудія Армстронга составлены изъ отдѣльныхъ частей, дѣлало ихъ неудобными для примѣненія къ дѣйствительной службѣ. Авторъ не полагаетъ, чтобы въ совершенной основательности этихъ возраженій можно было сомнѣваться. Перевезите армстронгово орудіе на учебное поле въ Шебуриннесъ, поручите испытаніе его опытнымъ артиллеристамъ, и вы получите самые удовлетворительные результаты. «Но, продолжаетъ авторъ, перемѣните на мгновеніе обстановку, представьте себѣ, что при окончаніи какой нибудь европейской войны, въ одной изъ большихъ битвъ, масса артиллеристовъ приведена въ разстроенное состояніе, большая часть нашей обученной прислуги выбыла изъ строя еще въ началѣ кампаніи, и пополнена простыми рекрутами; вообразите себѣ, что батареи наши находятся, не такъ какъ это было въ послѣднюю китайскую войну, подъ невѣрнымъ огнемъ слабой артиллеріи, а напротивъ того, подъ разрушительными выстрѣлами лучшей въ мірѣ артиллеріи, и при этомъ вкладные дны вылетаютъ отъ неумѣнья необученныхъ этому дѣлу артиллеристовъ; трубки не производятъ своего дѣйствія; осколки отъ бомбъ, попадая въ нѣжныя ча-

сти орудій, повреждаютъ ихъ; орудіе за орудіемъ увозятся съ мѣста дѣйствія; солдаты падаютъ духомъ, а офицеры съ сожалѣніемъ вспоминаютъ о батареяхъ съ прежними гладкоствольными орудіями. Вотъ дѣйствительная картина нашей артиллеріи въ будущихъ бояхъ. Въ видахъ стойкости при такомъ обстоятельствѣ и были введены армстронговы орудія, но орудія эти не созданы для такого рода обстоятельствъ. Фактъ этотъ не скроешь, и совершенно безполезно обманывать себя. Въ теченіе четырехъ лѣтъ, мы израсходовали на нарѣзныя орудія болѣе 3 000 000 фунтовъ стерлинговъ, а между тѣмъ, мы не имѣемъ ни одного нарѣзнаго орудія большаго калибра, годнаго для дѣйствительной службы, а въ довершеніе мы исподволь начинаемъ убѣждаться, что и введенныя орудія малаго калибра отказываются служить намъ во время нужды. Но замѣтьте, что въ то же время употреблялись всевозможныя усилія для поправленія этого дѣла. Въ настоящее время находятся въ Англіи три комитета, которымъ въ той или другой формѣ предлагаютъ на обсужденіе эти факты. Комитеты эти суть: избранный артиллерійскій комитетъ при военномъ министерствѣ, парламентскій артиллерійскій комитетъ и существующій при военномъ министерствѣ комитетъ для сравнительнаго изслѣдованія орудій Армстронга и Витворта. Г. Катапультъ предлагаетъ разсмотрѣть вкратцѣ сколько было употреблено старанія судей освободить англичанъ отъ настоящаго затруднительнаго положенія.

Замѣненіе армстронговыми орудіями прежнихъ гладкоствольныхъ было непосредственнымъ слѣдствіемъ рапорта комитета, назначеннаго въ 1858 году генераломъ Пилемъ для разсмотрѣнія сравнительныхъ достоинствъ представленныхъ ему различныхъ орудій. Разсмотрѣнію были представлены слѣдующія системы: сэра Вильяма Армстронга, Витворта, маіора Ванделера, Ирвинга, Лаинеля Томаса, Лауренса и барона Варендорфа. Послѣ тщательнаго изслѣдованія и испытанія приговоръ былъ произнесенъ въ пользу системы Армстронга, и комитетомъ предложено было немедленно принять эту систему для спеціальной полевой службы. Кажется, что комитетъ не могъ сдѣлать другаго выбора: онъ избралъ изъ всѣхъ въ то время извѣстныхъ орудій лучшее, но при всемъ томъ, комитетъ спѣшилъ заключеніемъ своихъ изслѣдованій въ такое время, когда не было компетентныхъ лицъ, для обсужденія достоинства системы, когда научный вопросъ о нарѣзныхъ орудіяхъ находился въ младенчествѣ и еще не было рѣшено, чего именно должно требовать отъ нарѣзныхъ орудій. При такомъ положеніи дѣла учреждались правительствомъ новые заводы, стоившіе огромныхъ суммъ, заключа-

лись расточительные контракты, вводились новые способы нарѣзыванія, и почти все относящееся до изготовленія и отдѣлки полевыхъ орудій подвергалось совершенному измѣненію. Вскорѣ послѣ этого начались такія же преобразованія въ морскомъ вѣдомствѣ.

Допускаю, говоритъ авторъ, что во время введенія у насъ армстронговыхъ орудій найдено было необходимымъ перемѣнить нашу систему артиллеріи и заимствовать усовершенствованія по этой отрасли службы у другихъ націй, съ которыми мы вслѣдствіе политическихъ причинъ должны были стоять на одномъ уровнѣ до тѣхъ поръ, пока дѣло шло о враждебныхъ приготовленіяхъ. Но развѣ не было другаго средства улучшить наше положеніе, не прибѣгая къ мѣрамъ, требовавшимъ такихъ совершенныхъ и немедленныхъ перемѣнъ. Я утверждаю, что были и другія средства.

Въ то время, когда орудія Амрстронга были введены, производились опыты людьми, терпѣливо изучившими этотъ предметъ; они представили правительству частію полные результаты научныхъ опытовъ, веденныхъ съ большимъ стараніемъ, и предлагали временное введеніе орудія, требующее меньшей перемѣны въ службѣ, пока болѣе тщательныя изысканія не привели бы начальство къ лучшей системѣ. Если бы предложенный тогда проэктъ былъ принятъ въ началѣ, то тѣмъ самымъ страна избавилась бы огромныхъ расходовъ, и хотя Англія не имѣла бы въ началѣ хорошаго орудія, за то впослѣдствіи она обладала бы лучшимъ и кромѣ того, не находилась бы въ такомъ сомнительномъ положеніи, какъ теперь. Артиллерійскій комитетъ не изъятъ отвѣтственности въ этомъ дѣлѣ; комитетъ этотъ состоитъ изъ офицеровъ, назначенныхъ военнымъ министромъ—помогать ему разбирать достоинства и недостатки представляемыхъ ему военныхъ изобрѣтеній. Въ началѣ появленія орудія Армстронга офицеры этого комитета были предубѣждены въ его пользу. Г. Катапультъ не хочетъ этимъ сказать, что они были несправедливо предупреждены противъ другихъ изобрѣтателей, но онъ думаетъ, что такъ какъ это орудіе было одобрено для службы и такъ какъ нѣкоторые изъ членовъ комитета настаивали на этомъ, то они предпочли предвидѣніе постояннаго усовершенствованія системы Армстронга тщательному изслѣдованію достоинства нѣкоторой другой системы, которая, вслѣдствіе болѣе ограниченныхъ средствъ ея изобрѣтателя, должна была находиться въ менѣе развитомъ состояніи. Не входя въ споръ о достоинствахъ различныхъ системъ нарѣзныхъ орудій, авторъ считаетъ необходимымъ упомянуть, что недостатки вполнѣ присущи системѣ Армстронга и что положительно никакія усовершенствованія не въ со-

стояніи устранить ихъ. Орудіе должно заряжаться сзади и для этого требуются мелкія части. Гранатная трубка должна быть по устройству своему сложна, между тѣмъ какъ обращеніе съ орудіемъ требуетъ упрощенія. Это служитъ препятствіемъ всякому дѣйствительному измѣненію, и потому Англіи приходится или держаться этого орудія или совершенно оставить его. Орудіе Витворта также не представляетъ въ этомъ отношеніи никакихъ преимуществъ. Оно требуетъ крайней точности въ фабрикаціи, равно какъ и въ изготовленіи употребляемыхъ для него зарядовъ и снарядовъ. Артиллерійскому комитету болѣе всякаго другаго собранія представлялись благопріятныя обстоятельства къ изученію нарѣзныхъ орудій. Отчего же при содѣйствіи его Англія не могла достигнуть желаемыхъ результатовъ? Это происходитъ отъ того, отвѣчаетъ авторъ, что вопросъ о нарѣзныхъ орудіяхъ принялъ характеръ безконечнаго спора, какъ между изобрѣтателями, такъ и между ними и военнымъ министромъ, и оттого, что комитетъ, обладая достовѣрными свѣдѣніями о предметѣ и подробными результатами опытовъ, произведенныхъ разными лицами, не потрудился изыскать средства для совершенствованія нашихъ орудій, но довольствовался разборомъ тогда неизбѣжно необработанныхъ изобрѣтеній, не помогая даже въ нѣкоторой степени изобрѣтателямъ.

Я не желаю обвинять комитетъ, продолжаетъ Катапультъ,—между членами котораго находятся нѣсколько замѣчательныхъ артиллеристовъ,—въ недостаткѣ энергіи, потому что, можетъ быть, они не имѣли случая воспользоваться представлявшимися имъ выгодами; но если бы они выполнили все, что отъ нихъ справедливо ожидали, то намъ не пришлось бы увидѣть назначенія комитета «Армстронга и Витворта», ни прекращенія опытовъ въ другихъ направленіяхъ, разъясняющихъ рѣшеніе вопроса объ изобрѣтеніяхъ между двумя извѣстными механиками.

Изъ всѣхъ разнообразныхъ вопросовъ, возникавшихъ по этому важному предмету, неудовлетворительный трудъ комитета Армстронга и Витворта лежитъ на отвѣтственности военнаго министерства. Комитетъ этотъ назначенъ для изслѣдованія сравнительныхъ достоинствъ орудій Армстронга и Витворта. Я разумѣю подъ этимъ, говоритъ авторъ, что комитетъ обязанъ былъ производить опыты съ цѣлью опредѣлить точно ли изобрѣтенія Армстронга, какъ то: фабрикація орудій спирально витыми желѣзными полосами, первоначально предлагаемая имъ система нарѣзовъ и послѣдующая система съ развѣтвляющимися нарѣзами,—лучше во всѣхъ отношеніяхъ витвортова шестиугольнаго канала и его способа фабрикаціи орудій.

Комитетъ хочетъ произвести опыты, изслѣдовать результаты ихъ и потомъ донести, что онъ находитъ одну изъ этихъ системъ лучше другой. А потомъ что? Мы останемся точно въ такомъ же положеніи, какъ и прежде. Вопросъ не порѣшится между Армстронгомъ и Витвортомъ. Намъ остается одно—найдти лучшее орудіе для службы, и я не вижу пути, по которому комитетъ военнаго министра могъ бы придти къ этому результату, развѣ онъ возьметъ въ соображеніе достоинства другихъ орудій, или приметъ за несомнѣнное, что системы Армстронга и Витворта суть лучшія въ этомъ родѣ произведенія. Вопросъ этотъ еще далеко не рѣшенъ. Самые приверженные защитники не могутъ утверждать, что лучшіе результаты достигнуты этими системами, и пока этотъ вопросъ не будетъ рѣшенъ, до тѣхъ поръ всѣ изслѣдованія комитета слѣдуетъ считать преждевременными.

Обязанность парламентскаго комитета заключается въ разсмотрѣніи расходовъ, сдѣланныхъ съ начала 1858 года, и различнаго рода испытанныхъ орудій, приготовленныхъ по заключеннымъ контрактамъ или казною, и въ разъясненіи результатовъ, достигнутыхъ этими издержками.

Непосредственною причиною назначенія этого комитета былъ, безъ сомнѣнія, тотъ открывшійся фактъ, что по израсходованіи болѣе трехъ милліоновъ на армстронговы орудія, большинство признало эту систему несовершенною; между тѣмъ, Витвортъ былъ поощряемъ къ производству тщательныхъ опытовъ, съ цѣлью усовершенствовать свою систему, которая потребовала бы преобразованія всѣхъ учрежденій, существующихъ для приготовленія употребляемыхъ орудій, и повела бы къ кореннымъ измѣненіямъ въ мастерскихъ королевскаго арсенала въ Вуличѣ, который незадолго передъ тѣмъ былъ перестроенъ и разширенъ до большихъ размѣровъ для изготовленія витыхъ армстронговыхъ орудій. Въ продолженіе сессіи 1862 года комитетъ разсмотрѣлъ большое число собранныхъ свѣдѣній и въ теченіе нынѣшней сессіи продолжалъ свои занятія. Изслѣдованія, предпринятыя комитетомъ, представляютъ огромное поприще, и кажется, что онъ положилъ открыть корень зла. Комитетъ, конечно, не можетъ исправить прошедшаго, но онъ можетъ помочь намъ въ будущемъ. Свѣдѣнія эти уже напечатаны и представляютъ весьма замѣчательные факты, относящіеся къ этому дѣлу (*). Но

(*) Сущность этого рапорта напечатана въ январской книжкѣ Морскаго Сборника.

больше этого едва ли можно ожидать отъ этихъ изслѣдованій комитета.

Авторъ приходитъ къ тому заключенію, что и артиллерійскій комитетъ не достигъ до сихъ поръ удовлетворительнаго результата по предмету нарѣзныхъ орудій и что комитетъ Армстронга и Витворта не имѣетъ возможности придти къ какому бы то ни было заключенію, а парламентскій комитетъ долженъ ограничиться, по отсутствію техническихъ знаній, изложеніемъ своего мнѣнія относительно прошедшаго и предложить путь, по которому должно слѣдовать въ будущемъ.

Надлежащее познаніе о нарѣзной артиллеріи не можетъ быть пріобрѣтено въ одинъ день, потому что оно связано съ знаніемъ динамики, которая, впрочемъ, до сихъ поръ весьма поверхностно прилагалась математиками къ нарѣзнымъ орудіямъ. Вопросъ о наилучшей системѣ нарѣзнаго орудія требуетъ для своего разъясненія тщательнаго изслѣдованія предмета и совершеннаго знанія всѣхъ его подробностей, что исключительно можетъ быть достигнуто продолжительными занятіями, сопровождаемыми обширными и сообразными опытами. Система нарѣзныхъ орудій не можетъ быть создана вдохновеніемъ генія. Она можетъ быть только выработана терпѣливымъ преслѣдованіемъ ихъ. Ошибка наша, продолжаетъ Катапультъ, заключается въ томъ, что мы приняли систему, которую считали сначала совершенною, но когда открыли, что она не удовлетворяетъ нашему желанію, то нашли, что система эта до такой степени несовершенна, что даже не допускаетъ ни какихъ радикальныхъ измѣненій.

Армстронгъ и Витвортъ оба преодолѣвали вначалѣ научныя трудности посредствомъ удивительныхъ примѣненій механическаго искусства; при взглядѣ на этихъ двухъ знаменитыхъ людей, какъ на изготовителей необходимыхъ для насъ орудій, слѣдуетъ обращать вниманіе на ихъ собственныя средства, а не на сочетанія, которыхъ до сихъ поръ они такъ неудачно держались.

Введенію нарѣзныхъ орудій должно предшествовать опредѣленіе тѣхъ условій, которыя должны быть выполнены ими. Лишь только съ разрѣшеніемъ этого вопроса становится возможнымъ опредѣлить— въ которомъ изъ различныхъ орудій въ высшей степени сосредоточены эти условія.

Задача эта подлежитъ обсужденію артиллерійскаго комитета и объ ней не мѣшало бы подумать также комитету Армстронга и Витворта. Ясно, что снаряды съ свинцовою оболочкою не годятся для продолжительной службы. Армстронгъ не высказываетъ убѣжде-

ній своихъ объ этомъ фактѣ, а Лайнель Томасъ, несмотря на результаты, полученные при испытаніи, въ 1860 году, его орудія большаго калибра, отказался отъ системы, основанной на такого рода комбинаціи. Опыты надъ витвортовыми орудіями показали, что ни одно желѣзное орудіе не можетъ выдержать стрѣльбу чугунными или стальными снарядами, неснабженными мягкимъ металломъ. Обстоятельство это поставляетъ вопросъ въ весьма узкіе предѣлы и приводитъ въ настоящее время практическимъ путемъ къ слѣдующимъ двумъ системамъ, именно, къ хорошо извѣстной, развѣтвляющейся системѣ орудій Армстронга, стрѣляющихъ снарядами съ выступами изъ мягкаго металла, и къ системѣ Лайнеля Томаса, надъ которой теперь производятся опыты и которая представляетъ снаряды съ желобками, наполненными мягкимъ металломъ.

Я предлагаю статью эту, пишетъ авторъ, на тщательное обсужденіе всѣхъ интересующихся этимъ весьма важнымъ вопросомъ, а въ особенности членовъ артиллерійскаго комитета. Повторяю еще разъ, мы потратили болѣе 3 000 000 фунт. стерлинговъ, потеряли довѣріе къ орудіямъ Армстронга—ждемъ однако возможности возстановить наше довѣріе къ способностямъ Армстронга, а между тѣмъ, у насъ все-таки нѣтъ нарѣзнаго орудія большаго калибра.

## III.

### Опыты для опредѣленія степени сопротивленія чугунныхъ орудій, въ зависимости отъ числа и системы нарѣзовъ.

Между различными опытами, произведенными артиллерійскимъ комитетомъ надъ разнаго рода нарѣзными орудіями, нѣкоторыя системы ихъ подвергались также испытанію относительно степени сопротивленія ихъ, въ зависимости отъ формы и числа нарѣзовъ. Въ прибавленіе къ рапорту артиллерійскаго комитета, относительно этого вопроса, изложено слѣдующее:

Хотя развѣтвляющаяся система нарѣзовъ и имѣетъ преимущества надъ прочими системами, относительно мѣткости и настильности выстрѣловъ, но изъ результатовъ опытовъ, произведенныхъ директоромъ пушечнаго двора, съ цѣлью опредѣлить относительное сопротивленіе орудій въ зависимости отъ системы нарѣзовъ, оказалось,

что при развѣтвляющейся системѣ нарѣзовъ происходитъ болѣе сильное напряженіе въ орудіи, нежели при какой-либо другой системѣ. Г. Андерсонъ говоритъ: Съ нѣкотораго времени, довольно часто стали возбуждать вопросъ относительно вліянія, которое различныя системы нарѣзовъ имѣютъ на разрывъ орудія.

«Сила, потребная для сообщенія вращательнаго движенія снаряду посредствомъ нарѣзовъ въ каналѣ орудія, должна необходимо произвести противуположное напряженіе, стремящееся развернуть каналъ или разорвать стѣны его. Нельзя не замѣтить, что наклонная грань болѣе способствуетъ разрыву, нежели нормальная; но при всемъ томъ, до сихъ поръ нѣтъ вѣрныхъ данныхъ, посредствомъ которыхъ можно было бы опредѣлить, въ какомъ отношеніи различный наклонъ боевыхъ граней нарѣзовъ имѣетъ вліяніе на это обстоятельство.

Для разъясненія этого вопроса положено было произвести опыты въ королевскомъ пушечномъ дворѣ и на этотъ предметъ было отлито нѣсколько чугунныхъ цилиндровъ одинаковой прочности и тождественности размѣровъ въ поперечномъ сѣченіи. Цилиндры эти были высверлены и нарѣзаны по различнымъ системамъ, какъ это означено въ прилагаемой при семъ таблицѣ.

По этимъ нарѣзнымъ цилиндрамъ были приготовлены соотвѣтствующія стальныя втулки или пробки, замѣнявшія снарядъ. Пробки эти вкладывались въ каналы цилиндровъ, въ мѣста, отвѣчающія положенію снаряда въ каналѣ орудія, и какъ пробки эти были приготовлены изъ стали, обладающей бо́льшимъ сопротивленіемъ, нежели чугунъ, то рѣшено было продолжать опыты до тѣхъ поръ, пока не пріищется такая система нарѣзовъ, при которой разрывъ стальной пробки произойдетъ прежде, нежели успѣетъ разорваться цилиндръ.

Для исполненія этого опыта, одинъ конецъ пробки, представлявшій снарядъ, утверждался къ неподвижной рамѣ, другой ея конецъ оставался вложеннымъ въ каналъ орудія. Цилиндръ утверждался въ центрѣ рычага, которому посредствомъ груза, повѣшеннаго на другомъ его концѣ, можно было сообщить вращательное движеніе.

Въ слѣдующей таблицѣ показана величина груза, потребовавшаяся для того, чтобы произвести разрывъ при различныхъ системахъ нарѣзовъ.

| | Системы нарѣзовъ. | Величина разрывнаго груза, приложеннаго къ окружности, въ тоннахъ. |
|---|---|---|
| Ланкастера. . . | Овальная. . . . . | 7,02. |
| Опытная . . . . | Десятиугольная . . . . . | 23,29. |
| Армстронга . . | Развѣтвляющаяся. Три нарѣза . . . . . | 25,65. |
| Скотта . . . . . | Треугольная, въ видѣ зубцовъ храповаго колеса. Три нарѣза, изъ которыхъ только два нарѣза боевые . . . . . | 27,95. |
| Витворта . . . . | Шестиугольная. . . . . | 28,07. |
| Скотта . . . . . | Треугольная, въ видѣ зубцовъ храповаго дерева, съ двумя діаметрально противуположными нарѣзами и съ закругленными углами въ вершинѣ нарѣзовъ . . . . . | 29,00. |
| Опытная . . . . | Треугольная, въ видѣ зубцовъ храповаго колеса, съ двумя діаметрально противуположными нарѣзами безъ закругленія угловъ. | 29,18. |
| Лайнела Томаса | Прямоугольная широкая нарѣзка; ширина нарѣзовъ въ $3^1/_2$ раза больше ширины полей. Три нарѣза . . . . . | 35,09. |
| Скотта . . . . . | Треугольная нарѣзка въ видѣ зубцовъ храповаго колеса. Три нарѣза . . . . . | 35,30. |
| Армстронга. . . | Развѣтвляющаяся система. Десять нарѣзовъ . . . . . | 46,50. (*) |

Изъ этой таблицы видно, что при двухъ нарѣзахъ, системы Скотта, сопротивленіе разрыву больше, нежели при трехъ развѣтвляющихся нарѣзахъ; при трехъ же нарѣзахъ первой системы сопротивленіе разрыву на одну треть больше, нежели при трехъ развѣтвляющихся нарѣзахъ. Допуская пропорціональное увеличеніе сопротивленія, видно, что при пяти нарѣзахъ, системы Скотта, орудіе обнаружитъ бо́льшую стойкость въ сравненіи съ стойкостью орудія, снабженнаго 10 развѣтвляющимися нарѣзами, которая по опытамъ произведеннымъ Андерсономъ, равняется 46,50.

(*) При этомъ грузѣ пробка сломалась и на цилиндрѣ образовалась легкая трещина.

Кромѣ этого, въ двухъ означенныхъ системахъ существуетъ еще весьма важное различіе относительно центрованія снаряда. Условіе это достигается въ системѣ Скотта особенною формою округленныхъ нарѣзовъ, центрующихъ снарядъ не только въ первое мгновеніе дѣйствія пороховыхъ газовъ заряда, но и во все время движенія его въ каналѣ орудія; въ развѣтвляющейся же системѣ плоскіе нарѣзы не имѣютъ возможности центровать снарядъ, и отъ этого происходитъ то, что снарядъ касается полей нарѣзовъ; центрованіе же его происходитъ лишь при форсированіи, т. е. въ то время, когда снарядъ пріобрѣлъ уже большую скорость, и наконецъ удары выступовъ о боевыя грани въ первой системѣ менѣе, нежели во второй.

Относительно способа, избраннаго для разрѣшенія этого весьма важнаго вопроса, должно замѣтить, что результаты этого испытанія едвали могутъ служить вѣрнымъ въ этомъ отношеніи указаніемъ, потому что опыты эти производились при условіяхъ, совершенно отличныхъ отъ тѣхъ, которымъ въ дѣйствительности подвергаются орудія при выстрѣлахъ; кромѣ того, невѣрность показаній увеличивается еще непосредственно отъ трудности, если не положительной невозможности, получать отливкою чугунные цилиндры тождественныхъ качествъ и при томъ большихъ размѣровъ. Что же касается центрованія и ударовъ снаряда выступами о боевыя грани, то недостатки эти могутъ быть, какъ извѣстно, совершенно устранены изолирующими выступами или соотвѣтственнымъ уменьшеніемъ глубины нарѣзовъ въ мѣстѣ помѣщенія снаряда въ каналѣ орудія и надлежащимъ съуживаніемъ боевыхъ граней нарѣзовъ.

# ЦѢПНЫЕ КАНАТЫ.

Выдѣлка цѣпныхъ канатовъ для русскаго флота производится на Воткинскомъ заводѣ съ 1857 года. Первое время, когда требованія отъ морскаго вѣдомства на канаты были невелики, заводъ приготовлялъ цѣпное желѣзо изъ обрѣзковъ; но впослѣдствіи, съ увеличеніемъ нарядовъ на цѣпные канаты, и по неимѣнію въ достаточномъ количествѣ желѣзныхъ обрѣзковъ, заводъ началъ и теперь продолжаетъ выдѣлывать цѣпи изъ пудлинговаго желѣза.

Неудовлетворительность выдѣлки цѣпныхъ канатовъ, замѣченная при самомъ введеніи этого производства на Воткинскомъ заводѣ, когда мастеровые недостаточно еще пріобыкли къ дѣлу,—объяснялась несовершенствомъ работы, и потому можно было надѣяться, что по мѣрѣ навыка мастеровыхъ, стойкость канатовъ будетъ увеличиваться; но по всѣмъ признакамъ, сопровождающимъ пробу цѣпей, оказывается, что цѣпное дѣло на Воткинскомъ заводѣ не улучшается, а между тѣмъ требованія на благонадежные цѣпные канаты становятся настоятельнѣе. Въ самомъ дѣлѣ, съ нѣкотораго времени, русскія военныя суда чаще посылаются въ дальнія плаванія, и слѣдовательно, имъ чаще приходится отстаиваться на незнакомыхъ рейдахъ, причемъ безъ благонадежныхъ якорей и цѣпныхъ канатовъ, суда могутъ подвергаться большой опасности. Равнымъ образомъ, есть основаніе предполагать, что русскій военный флотъ въ непродолжительномъ времени будетъ состоять преимущественно изъ броненосныхъ судовъ, цѣнность которыхъ значительно превышаетъ цѣнность прежнихъ деревянныхъ. Отсюда дѣлается понятнымъ въ какой степени необходимо вырабатывать цѣпные канаты изъ самаго лучшаго желѣза; въ противномъ же случаѣ пришлось бы употреблять ихъ чрезмѣрно большой толщины, чрезъ что управленіе на судахъ съ якорями сдѣлалось бы весьма затруднительно, не говоря уже объ излишнемъ грузѣ для судна, который также влечетъ за собой

своего рода неудобства. Въ виду такихъ непремѣнныхъ условій, достиженіе лучшихъ результатовъ естественно будетъ зависѣсть отъ пріисканія способовъ приготовленія желѣза высокихъ качествъ и отъ отчетливаго выполненія цѣпной работы, которая должна быть прочна и опрятна при возможно строгомъ соблюденіи формъ и размѣровъ, установленныхъ для различныхъ частей цѣпнаго каната.

Казалось бы, что́ можетъ быть проще, какъ сдѣлать вещь, удовлетворяющую своему назначенію? Но на дѣлѣ выходитъ не такъ; и отъ этого *«не такъ»* между производителями и потребителями нарѣдко возникаютъ споры. То же самое происходитъ и по поводу несовершенства выдѣлки цѣпныхъ канатовъ на Воткинскомъ заводѣ. Коммисіонеръ съ своей стороны находитъ, что на дѣло цѣпныхъ канатовъ заводъ употребляетъ слабое желѣзо, что работа цѣпей небрежная, и что части цѣпныхъ канатовъ выдѣлываются съ значительными отступленіями отъ установленныхъ размѣровъ.

Отъ сочетанія такихъ недостатковъ, цѣпные канаты при пробѣ часто рвутся и много вытягиваются, причемъ несоотвѣтственность въ размѣрахъ и неправильность формы звеньевъ, скобъ, болтовъ и проч. возрастаетъ пропорціонально толщинѣ каната, и доходитъ до того, что наконецъ весь цѣпной канатъ представляетъ далеко не привлекательный видъ. Натурально, такое неумѣстное измѣненіе въ подробностяхъ внушаетъ недовѣріе къ благонадежности цѣлаго.

Заводоуправленіе считаетъ эти явленія неизбѣжными въ цѣпномъ производствѣ и находитъ, что онѣ нисколько не вредятъ достоинству цѣпныхъ канатовъ; однимъ словомъ, заводское начальство убѣждено, что цѣпные канаты Воткинскаго завода нетолько не хуже цѣпныхъ канатовъ, выдѣлываемыхъ на извѣстныхъ англійскихъ и французскихъ заводахъ, но должны быть лучше, потому что русское желѣзо лучше англійскаго и французскаго. При такихъ убѣжденіяхъ людей, спеціально знакомыхъ съ предметомъ, естественно возникаетъ вопросъ: Неужели при браковкѣ канатовъ достаточно ограничиться только тѣмъ, чтобы они выдерживали пробу, а на измѣненія въ частяхъ, происходящія отъ этой пробы, не слѣдуетъ обращать вниманія?

Чтобы опредѣлить степень вѣроятности такого смѣлаго вывода, слѣдуетъ разсмотрѣть при какихъ условіяхъ цѣпные канаты употребляются на морскихъ судахъ. Не вдаваясь въ предположенія, я приведу непріятный случай, недавно совершившійся на вилла-франкскомъ рейдѣ.

Русскій фрегатъ «Олегъ» долженъ былъ оставить Вилла-франку 16-го марта 1861 года. Приготовляясь къ плаванію, фрегатъ сни-

мался съ фертоинга 9-го марта по-утру, при чемъ поднялъ даглистовый якорь безъ веретена и лапъ. Этотъ якорь былъ положенъ 24-го февраля при задувшемъ въ тотъ день свѣжемъ NW, но цѣпь его не вытягивалась; фрегатъ, въ теченіе двухъ мѣсяцевъ пребыванія въ Вилла-франкѣ, оставался на плехтѣ при неоднократныхъ свѣжихъ вѣтрахъ. Въ 10 часу вечера 9-го марта начали находить легкіе порывы вѣтра отъ W и WNW. Фрегатъ имѣлъ 52 сажени плехтоваго каната на клюзѣ, и даглистъ (*), готовый къ отдачѣ, съ 25 саженями цѣпи; глубина была 11 сажень, грунтъ илъ. Въ семь минутъ перваго часа пополуночи, послѣ кратковременнаго затишья, нашелъ жестокій порывъ отъ WSW; фрегатъ подрейфовало и хотя даглистъ былъ отданъ немедленно, фрегатъ, прежде чѣмъ задержался на немъ, сталъ кормою на мель. Вѣтръ продолжалъ дуть отъ WSW очень крѣпко и чрезъ нѣсколько минутъ послѣ перваго удара кормы фрегата о грунтъ, даглистовый якорь нѣсколько сдалъ и фрегатъ поставило бокомъ къ вѣтру. Правая цѣпь была слабѣе лѣвой, носъ удерживался только на даглистѣ. Удары о грунтъ не были очень сильны, но вода начала быстро прибывать въ фрегатъ съ кормы. Около трехъ часовъ пополуночи вѣтръ началъ стихать и переходить къ WNW, и вслѣдъ затѣмъ фрегатъ сталъ по вѣтру, заворотившись кормою на глубину четырехъ сажень.

Такъ какъ пары были готовы, то, держа фрегатъ съ помощію машины противъ вѣтра, постепенно стихавшаго, начали поднимать якоря, и пока ихъ вывертывали, фрегатъ еще нѣсколько разъ сильно ударило о грунтъ. Штокъ даглистоваго якоря перепутался съ цѣпью плехта и очистка якорей потребовала около двухъ часовъ времени, такъ что только въ пять часовъ утра фрегатъ «Олегъ» могъ отойдти на приличную глубину. По поднятіи якорей плехтъ оказался безъ одной лапы, отломившейся, безъ сомнѣнія, во время перваго WSW порыва, бросившаго фрегатъ на берегъ.

Сломанные два якоря выдѣланы на Воткинскомъ заводѣ въ 1856 году, подъ №№ 3 и 9. Цѣнные же канаты не принадлежали къ издѣліямъ этого завода.

Этотъ случай показываетъ, какія иногда, такъ сказать, экстренныя усилія должны выносить якоря и цѣпные канаты при употребленіи ихъ на морѣ, и затѣмъ, какимъ опасностямъ, при неблагонадежности этихъ орудій опоры, могутъ подвергаться и суда и ихъ экипажи.

Въ обыкновенныхъ случаяхъ повседневной службы, на якорной

(*) Вмѣсто сломаннаго взять запасный.

стоянкѣ судна, работа цѣпныхъ канатовъ выражается количествомъ и силою толчковъ, какіе цѣпной канатъ безпрерывно выноситъ, подвергаясь подергиваніямъ. При этомъ, натурально, всѣ составныя части цѣпнаго каната должны сопротивляться тѣмъ большему растяженію, чѣмъ сильнѣе будутъ подергиванія, что, конечно, зависитъ отъ состоянія моря и отъ силы вѣтра. Причемъ, въ крѣпкій, а тѣмъ болѣе въ жестокій вѣтеръ, напряженіе цѣпнаго каната достигаетъ высокой степени: цѣпь натягивается какъ струна, и въ такомъ положеніи остается болѣе или менѣе продолжительное время, смотря по упорству, съ какимъ дуетъ вѣтеръ. Я думаю, что въ подобныхъ случаяхъ, весьма обыкновенныхъ на морѣ, работа цѣпныхъ канатовъ заходитъ довольно далеко за предѣлы напряженія, какому подвергалась цѣпь при ея пробѣ.

Когда представимъ себѣ, что высказанныя положенія имѣютъ несомнѣнное значеніе фактовъ, то естественно рождается убѣжденіе въ необходимости искать въ цѣпныхъ канатахъ чего-то болѣе, чѣмъ предлагаетъ Воткинскій заводъ, именно: надобно, чтобы составныя части каната не измѣняли своей формы отъ дѣйствія пробы. А это возможно въ томъ случаѣ, когда на дѣло цѣпныхъ канатовъ будетъ взято желѣзо, обладающее наибольшею вязкостію и упругостію, сравнительно съ цѣпнымъ желѣзомъ Воткинскаго завода. И тогда, натурально, въ канатахъ должна образоваться значительная запасная крѣпость, т. е. весьма необходимый избытокъ для ихъ благонадежности. Надо думать, что такіе канаты были и на фрегатѣ «Одегъ» во время потери имъ двухъ якорей. Само собою, въ воткинскихъ цѣпяхъ этого полезнаго избытка нѣтъ или весьма мало. Въ подтвержденіе столь неблагопріятнаго заключенія, я долженъ сказать нѣсколько словъ о воткинскомъ цѣпномъ желѣзѣ.

Цѣпное желѣзо выдѣлывается пудлинговымъ способомъ. По увѣренію заводскаго начальства, это желѣзо, по своему особому назначенію, приготовляется при лучшихъ условіяхъ, чѣмъ всякое другое сортовое желѣзо, идущее въ наряды для морскаго вѣдомства. Несмотря, однакоже, на соблюденіе такихъ предосторожностей, на дѣлѣ, то есть при пробѣ желѣза, оказывается, что достоинство его не одинаково для одной и той же толщины. Такъ, напримѣръ, желѣзо толщиною въ $1^1/_2$ дюйма, при пробѣ на гидравлическомъ станѣ, выноситъ растяженіе до разрыва отъ 21,5 до 25 тоннъ на квадратный дюймъ поперечнаго своего сѣченія, удлиняясь, при этомъ, на каждый футъ длины 1—2 дюйма. Это, конечно, относится до желѣза одной партіи, выработаннаго при одинаковыхъ условіяхъ. Неправда-ли,

такая значительная разность въ вязкости желѣза немного говоритъ въ пользу пудлинговаго цѣпнаго желѣза Воткинскаго завода?.. И справедливо-ли разсчитывать на благонадежность и продолжительную службу цѣпныхъ канатовъ, выдѣлываемыхъ изъ такого неоднороднаго и слабаго желѣза?.....

Извѣстно, что цѣпные канаты подвергаются пробѣ, разсчитанной почти по 23 тонна на квадратный дюймъ поперечнаго сѣченія звѣна. Такимъ образомъ, канатамъ въ $1^1/_2$ дюйма нужно выносить при пробѣ напряженіе въ $40^1/_2$ тоннъ, а на дѣло этихъ канатовъ Воткинскій заводъ употребляетъ желѣзо, разрывающееся при 37,75—45 тоннахъ. Положимъ, что форма звѣньевъ, вертлюговъ, скобъ благопріятствуетъ цѣпному канату выносить усилія бо́льшія, чѣмъ способно на это желѣзо, но такой избытокъ не такъ великъ, чтобы могъ образовать достаточный, на экстренный случай, запасъ крѣпости.

Оттого, что желѣзо такъ слабо, и составныя части цѣпныхъ канатовъ, отъ вліянія пробы, обезображиваются. Это безобразіе усиливается еще небрежностію работы цѣпей. Согласитесь, можно-ли ожидать хорошаго въ воткинскихъ цѣпныхъ канатахъ, когда работа ихъ отличается слѣдующими важными недостатками:

Цѣпныя звѣнья по большей части неправильной формы, такъ что одна сторона звѣна значительно выпуклѣе другой. Такая несимметричность каждаго отдѣльно разсматриваемаго звѣна, не можетъ не быть причиною ослабленія крѣпости цѣпнаго каната, что́ и подтверждается частыми разрывами цѣпей при пробѣ, и преимущественно по звѣньямъ, имѣющимъ неправильную форму.

Распорки отливаются изъ жесткаго чугуна съ гребнями, и эти твердые гребни, на распоркахъ, несоотвѣтствующихъ толщинѣ звѣньевъ, нерѣдко бываютъ причиною, что при тягѣ цѣпей звенья получаютъ поперечныя трещины (рванины) противу распорокъ, или распорки принимаютъ наклонное положеніе, причемъ и звѣнья измѣняютъ свою форму, дѣлаясь косыми по длинѣ; или наконецъ, распорки ставятся не по срединѣ звеньевъ, и въ такихъ случаяхъ бо́льшая часть звѣна сжимается болѣе меньшей, и при этомъ тоже образуются поперечныя трещины, но только на внутреннихъ сторонахъ звѣньевъ.

При заваркѣ звѣньевъ, ласки остаются болѣе или менѣе непроваренными; и конечно, глядя на эти рѣзкіе знаки небрежной работы, нельзя не впасть въ сомнѣніе относительно прочности сварки звѣньевъ, тѣмъ болѣе, что разрывъ звѣна по сваркѣ—явленіе обыкновенное и, кромѣ того, мѣста сварки покрыты глубокими выбоинами

и по большей части не круглы,—такъ и кажется, что сварка сдѣлана неудачно.

Вертлюги отковываются совершенно наудачу, и можно безъ ошибочно сказать, что изъ двѣнадцати вертлюговъ, находящихся въ цѣпномъ канатѣ длиною въ 150 сажень, не найдется двухъ, сдѣланныхъ въ одинъ размѣръ, неговоря уже о томъ, что работа вертлюговъ слишкомъ аляповата.

Скобы, соединяющія цѣпные концы, отковываются довольно неопрятно и неправильно: отверстія, въ которыя закладывается болтъ, находятся не въ одной плоскости, дѣлаются неправильной формы и неравны между собой; точно также и болты имѣютъ неправильную форму, отчего при пробѣ они гнутся до того, что измѣняютъ форму скобы и затягиваютъ болтикъ, закрѣпляющій болтъ въ скобѣ. Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что диры для болтовъ высверливаются, а болтики опиливаются въ-ручную и довольно неискусно, что въ совокупности и представляетъ въ высшей степени неудобный способъ скрѣпленія болта со скобой.

Легко себѣ представить затрудненія съ какими будетъ сопряжена разклепка цѣпныхъ канатовъ, имѣющихъ скобы, такъ дурно сдѣланныя. И кто не знаетъ, что на морѣ очень часто выпадаютъ случаи, когда по нѣсколько разъ въ день приходится разклепывать цѣпи, причемъ требуется, чтобы эта работа совершалась быстро. Впрочемъ, приведенный случай съ фрегатомъ «Олегъ» говоритъ вразумительно насколько необходимо быстрое разъединеніе и соединеніе частей цѣпнаго каната.

Вотъ главные недостатки, зависящіе отъ несовершенства работы, которое, конечно, имѣетъ непосредственное вліяніе на ослабленіе крѣпости цѣпныхъ канатовъ, выдѣлываемыхъ Воткинскимъ заводомъ изъ плохаго желѣза. И послѣ этого неудивительно, если апробованные заводомъ цѣпные канаты рвутся при производимой коммисіонеромъ пробѣ и также не покажутся странными и такіе случаи, когда по осмотрѣ выдержавшихъ пробу цѣпныхъ концовъ, оказываются между ними нѣкоторые съ надорванными звѣньями; такія поврежденныя звѣнья замѣняются новыми, и потомъ починенныя цѣпи подвергаются пробѣ, и при этой пробѣ онѣ опять рвутся или по сваркѣ или на цѣломъ мѣстѣ и притомъ не на вставленныхъ вновь звѣньяхъ. Конечно, починка цѣпей и повторительныя ихъ пробы продолжаются до тѣхъ поръ, пока цѣпь выдержитъ пробу безъ поврежденія, то есть безъ видимаго надлома желѣза. Послѣ чего, нѣсколько цѣпныхъ концовъ (отъ 8 до 12), соединенныхъ вмѣстѣ, составляютъ цѣпной канатъ, признаваемый годнымъ для употребленія на морѣ, не смотря на то,

что въ немъ находится много такихъ частей, которыя по своимъ недостаткамъ будутъ быстро его разслаблять на дѣйствительной службѣ, и, натурально, въ критическіе моменты, неизбѣжные на морѣ, на благонадежность такого каната положиться нельзя. Да и кто или что можетъ ручаться, что выдержавшій пробу цѣпной канатъ не лопнетъ при напряженіи, меньшемъ того, которому онъ подвергался при пробѣ? Это такъ возможно для канатовъ, выдѣланныхъ изъ слабаго желѣза.

Начавши говорить о воткинскомъ цѣпномъ желѣзѣ, я незамѣтно оставилъ этотъ предметъ, перешедши къ работѣ цѣпей и ихъ пробѣ; между тѣмъ, я многаго еще не сказалъ о желѣзѣ, и потому спѣшу пополнить пробѣлъ.

Чѣмъ толще сортъ желѣза, тѣмъ оно менѣе способно оказывать сопротивленія (разрыву), падающаго на квадратный дюймъ поперечнаго его сѣченія. Такимъ образомъ, если обстоятельства, обусловливающія выдѣлку цѣпнаго желѣза толщиною въ $1^1/_2$ дюйма, останутся тѣ же и при полученіи желѣза для цѣпныхъ канатовъ въ три дюйма толщиною, то само собою на эти послѣдніе канаты проба подѣйствуетъ несравненно разрушительнѣе, чѣмъ мы это видѣли на канатахъ въ $1^1/_2$ дюйма. И наоборотъ, когда цѣпное желѣзо Воткинскаго завода употребить на выдѣлку канатовъ толщиною въ полдюйма, то эти послѣдніе окажутся сравнительно благонадежнѣе первыхъ: они будутъ имѣть достаточный запасъ крѣпости...

Полудюймовые канаты употребляются на малыхъ судахъ, а трехдюймовые на сто-пушечныхъ корабляхъ. Спрашивается, какой толщины канатъ изъ воткинскаго желѣза нуженъ для тяжелаго броненосца? Кажется, не трудно убѣдиться, что на толстые канаты нужно употреблять желѣзо доброкачественнѣе, чѣмъ на тонкія цѣпи. Но Воткинскій заводъ не придерживается этому необходимому правилу.

Нижеслѣдующая таблица составлена изъ наблюденій надъ явленіями, сопровождающими пробу цѣпныхъ канатовъ въ Воткинскомъ заводѣ. Правда, до сихъ поръ, этотъ заводъ выдѣлывалъ канаты не толще 1,75 дюйма, и слѣдовательно, не откуда взять данныя, относящіяся до канатовъ большой толщины. Но, принимая въ соображеніе качество цѣпнаго желѣза, способы его выдѣлки, и опираясь на изложенныя выше замѣчанія, не трудно приблизительно опредѣлить степень благонадежности канатовъ, толщиною до трехъ дюймовъ включительно. Ошибки большой не можетъ быть, и тѣмъ болѣе въ ущербъ заводоуправленію. Я не имѣю въ виду извратить сущность дѣла столь важнаго значенія.

| Толщина каната въ дюймахъ. | Поверхность поперечнаго сѣченія въ кв. дюймахъ. | Какое усиліе въ тоннахъ выдерживаютъ при пробѣ. | | По разсчету на одинъ квадратный дюймъ. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Желѣзо. | Канаты. | Для желѣза | Для канатовъ. |
| 1/2 | 0.1963 | 5.889 | 4.5 | 30 тоннъ | По 22.18 тонн. |
| 3/4 | 0.4417 | 12.367 | 10.125 | 28 | |
| 1 | 0.7854 | 20.420 | 18.00 | 26 | |
| 1 1/4 | 1.2271 | 30.677 | 28.50 | 25 | |
| 1 1/2 | 1.7671 | 42.410 | 40.50 | 24 | |
| 1 3/4 | 2.4052 | 56.512 | 55.125 | 23.5 | |
| 2 | 3.1416 | 72 256 | 72.000 | 23 | |
| 2 1/4 | 3.9760 | 90.454 | 90.500 | 22.75 | |
| 2 1/2 | 4.9087 | 110.445 | 112.45 | 22.50 | |
| 2 3/4 | 5.9395 | 132.153 | 136.00 | 22.25 | |
| 3 | 7.0686 | 155.509 | 162.00 | 22 | |

При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что желѣзо, при растяженіи на гидравлическомъ станѣ, начинаетъ удлиняться отъ половины того груза, при которомъ оно разрывается. Сначала удлиненіе идетъ довольно туго, но когда напряженіе дойдетъ до трехъ четвертей разрывнаго груза, то оно начинаетъ быстро возрастать и тѣмъ быстрѣе, чѣмъ ближе къ разрыву.

Изъ приложенной таблицы нельзя не замѣтить, во-первыхъ, что хотя для цѣпей толщиною отъ 1/2 до 2 дюймовъ, желѣзо вноситъ съ собой нѣкоторый запасъ крѣпости, но и при этомъ избыткѣ составныя части каната все-таки болѣе или менѣе измѣняютъ свою форму, что̀ конечно свидѣтельствуетъ о недостаточности такого запаса; и во-вторыхъ, для канатовъ толще 2 дюймовъ, по причинѣ возрастающей разницы между предѣлами напряженія канатовъ при пробѣ и степенью сопротивленія разрыву желѣза при его растяженіи, цѣпные канаты этой второй категоріи, естественно должны быть слабѣе канатовъ меньшей толщины; и натурально, нельзя не допустить, что канатамъ въ два дюйма не легко выносить установленную для нихъ пробу, а въ 2 1/4 дюйм. и толще канаты должны подвергаться крайнему разслабленію отъ пробы. А допустить поступленіе на флотъ канатовъ, въ такой степени надорванныхъ, было бы неумѣстно, тѣмъ болѣе, что морское вѣдомство, желая имѣть не-

обходимыя ручательства въ благонадежности цѣпныхъ канатовъ, установило пробу конечно не для ослабленія ихъ крѣпости, имѣя въ виду, что и на службѣ цѣпные канаты должны выносить усилія нерѣдко большія, чѣмъ при пробѣ, и потому на такіе экстренные случаи запасная крѣпость въ цѣпныхъ канатахъ необходима.

Въ послѣдніе три года въ Воткинскомъ заводѣ цѣпное желѣзо приготовляется мелко-зернистое. Разрывъ этого желѣза, въ большинствѣ случаевъ, отличается замѣчательною правильностію сѣченія, что, конечно, происходитъ отъ недостаточнаго обезуглероженія желѣза, при полученіи его въ сыромъ состояніи, въ крицахъ. Когда, подошедши къ печи, вы, наблюдая за ходомъ пудлингованія, замѣтите мастеру, что онъ рано начинаетъ накатывать крицу, то услышите отвѣтъ: «изъ сырой крицы желѣзо крѣпче».

Разорвавши или разломивши это крѣпкое желѣзо, на поверхности излома вы найдете черныя пятна. Это гнѣздовыя скопленія шлака. Не подумайте, чтобы только иногда попадались такія ненужныя примѣси,—вовсе нѣтъ. Возьмите какой угодно прутокъ цѣпнаго желѣза, разломите его на сколько вамъ угодно частей, и въ каждомъ изломѣ, кромѣ грязи, вы замѣтите раковины и нерѣдко щели.

Ясно, что процесъ пудлингованія ведется на углеродистое желѣзо, за тѣмъ, чтобы воспользоваться ничтожными выгодами, какія можетъ дать жесткое желѣзо, и именно незначительнымъ избыткомъ сопротивленія разрыву съ весьма слабымъ приращеніемъ упругости. И между тѣмъ, не смотря на такое ненормальное уклоненіе отъ первообраза желѣза, какъ металла простаго, не смотря на такую уродливую натянутость, канаты изъ улучшеннаго воткинскаго желѣза, хуже обезображиваются отъ дѣйствія пробы, чѣмъ прежніе, выдѣлываемые изъ обезуглероженнаго желѣза; и вдобавокъ, въ послѣдніе три года, они больше рвутся при пробѣ, и еще больше надрываются, что и выражается поперечными трещинами (рванинами), появляющимися въ изобиліи на звѣньяхъ. Иначе и быть не можетъ потому, что процесъ пудлингованія до такой степени исполненъ произвола, (и слѣдовательно легко можетъ несоотвѣтствовать полученію доброкачественнаго продукта,) что надо удивляться какъ его допускаютъ на Уралѣ.

Вообще, глядя на воткинское желѣзо, нельзя не замѣтить, что частицы, составляющія существо металла, недостаточно сближены между собой, и притомъ въ среду ихъ внесены въ большомъ количествѣ скопившіяся гнѣздами различныя примѣси (шлака). При такомъ нечистомъ состояніи желѣзо выходитъ неоднородное, пленоватое, ломкое, слабое...И удивительно, какъ рѣшаются изъ такого плохаго

желѣза выдѣлывать вещи, отъ которыхъ требуется продолжительная надежная стойкость.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что для выдѣлки цѣпныхъ канатовъ различной толщины нужно и желѣзо различнаго достоинства и конечно высокихъ качествъ. На этомъ основаніи я полагаю, для цѣпныхъ канатовъ не толще одного дюйма достаточно употреблять кричное желѣзо крѣпостію до 30 тоннъ на квадратный дюймъ. Канаты, толще одного и не толще двухъ дюймовъ, должно выдѣлывать изъ смѣшенія трехъ частей кричнаго желѣза съ одною частію цементной стали, изъ того же желѣза приготовленной. Такой металлъ будетъ обладать крѣпостію до 35 тоннъ на квадратный дюймъ; и наконецъ, для канатовъ толще двухъ—въ три дюйма, слѣдуетъ соединять по ровной части кричнаго желѣза съ цементною сталью; полученный металлъ будетъ выносить усиліе до разрыва не менѣе 40 тоннъ на квадратный дюймъ.

Старательный способъ приготовленія кричнаго желѣза, основанный на повторительныхъ нагрѣвахъ и на постепенномъ уплотнѣніи желѣза при содѣйствіи сжиманія пресомъ съ прокаткою окончательно въ валкахъ въ требуемый размѣръ, необходимъ при полученіи добротнаго желѣза. Этотъ процесъ несложнѣе пудлингово-сварочнаго, сопровождаемаго ударами молота, слишкомъ недостаточными для того, чтобы уплотнить желѣзо до надлежащаго предѣла.

Смѣшанный металлъ, какъ замѣчено выше, приготовляется изъ того же кричнаго желѣза и цементной стали обыкновеннымъ сварочнымъ путемъ, только вмѣсто проковки пакетовъ подъ молотомъ они подвергаются сжиманію пресомъ, и затѣмъ окончательно желѣзо прокатывается въ валкахъ въ требуемые размѣры.

Само собой, на дѣло кричнаго желѣза должно употреблять гороблагодатскій чугунъ, выплавленный изъ магнитнаго желѣзняка, при спѣломъ ходѣ доменной плавки, и выпущенный въ чугунныя изложницы, а не въ песокъ.

Экономическое устройство преса представляютъ намъ гидравлическія начала, смѣшанныя съ паровой силой. Участіе, какое въ этомъ дѣлѣ будетъ принимать паръ, недорого, сравнительно съ той громадной пользой, какую можетъ принести собою пресованіе желѣза и издѣлій изъ него.

При этомъ нельзя не замѣтить, что совершенство работы цѣпныхъ канатовъ немало зависитъ отъ хорошаго выбора инструментовъ и отъ соотвѣтствующихъ этому дѣлу пріемовъ. Этимъ я хочу сказать, что было бы не только нелишнимъ, но даже необходимо, заваривать звѣнья по данной мѣрѣ для каждой толщины каната, а

чтобы это условіе соблюдалось, и самыя звѣнья не были однобоки, выправлять ихъ въ изложницахъ, что̀ натурально придастъ звѣньямъ надлежащую форму и почти одинаковые размѣры.

Я допускаю, что тщательная выдѣлка благонадежныхъ цѣпныхъ канатовъ обойдется на Воткинскомъ заводѣ не дешево, но возвышеніе цѣны не можетъ быть велико сравнительно со стоимостію цѣпныхъ канатовъ, нынѣ выдѣлываемыхъ заводомъ изъ плохаго желѣза. Во всякомъ случаѣ, прочность цѣпныхъ канатовъ, выдѣланныхъ изъ кричнаго желѣза, въ смѣшеніи съ цементною сталью, будетъ до такой степени солидарна, что не жаль и лишняго рубля на пудъ цѣпнаго каната. Въ трудныя минуты морской жизни услуга такихъ добрыхъ канатовъ будетъ оцѣнена по достоинству, и конечно, не разъ само дѣло покажетъ, что рублемъ сберегаются тысячи.

Когда подумаемъ, что въ наше время, болѣе чѣмъ когда либо, отъ техническихъ сооруженій требуется чуть не сверхъ-естественная крѣпость, то нельзя не сознаться, что существующіе способы подготовленія строительныхъ матеріаловъ, и въ числѣ ихъ желѣза, далеко не соотвѣтствуютъ своему назначенію. Ясно, что необходимо пріискать и усвоить новые пріемы къ воспроизведенію выработанной идеи....И такъ впередъ!!!

**Д. Леонтьевъ.**

3 февраля 1864 года.
*Воткинскій заводъ.*

# ИЗВѢЩЕНІЯ О ПОГОДѢ

## И ШТОРМОВЫЕ СИГНАЛЫ АДМИРАЛА ФИЦРОЯ.

Статья Dr. T. Schaub'a.

Ученый и весьма опытный адмиралъ Фицрой публиковалъ результаты своихъ обширныхъ занятій метереологіей, въ поучительной книгѣ, названной имъ «The weather book a manual of practical meteorology.—London 1863 г.

Мы намѣрены вкратцѣ сообщить въ этой статьѣ тотъ отдѣлъ книги, въ которомъ говорится о пользѣ примѣненія одновременныхъ на многихъ мѣстахъ метеорологическихъ наблюденій къ предсказанію вѣроятной погоды, такъ какъ введенная въ Англіи система: собиранія и разсматриванія поступившихъ съ различныхъ станцій наблюденій, предсказанія вѣроятно-предстоящихъ измѣненій погоды, а при угрожающемъ штормѣ, предостереженія всѣхъ важнѣйшихъ гаваней королевства особыми сигналами, заслуживаетъ быть всюду извѣстною.

Метеорологическій департаментъ торговаго совѣта въ Лондонѣ учрежденъ въ 1855 году, и сначала съ тою цѣлью, чтобы создать центръ, съ помощію котораго великобританскіе моряки могли бы способствовать великому предпріятію распространенныхъ метеорологическихъ наблюденій на океанѣ, и примѣненія ихъ къ пользѣ мореплаванія, какъ это было установлено, въ 1853 году, на брюссельской конференціи, состоявшейся по предложенію Мори изъ представителей моряковъ всѣхъ морскихъ великихъ державъ.

Въ одномъ собраніи *британскаго общества* (British Association) въ Абердинѣ въ первый разъ была высказана мысль о необходимости

сообщать телеграфнымъ путемъ атмосферическое состояніе отдаленныхъ станцій въ одинъ центральный пунктъ для того, чтобы въ случаѣ надобности извѣщать о приближеніи шторма и такимъ образомъ хотя отчасти отвращать его вредныя дѣйствія. Слѣдуя этой мысли, въ февралѣ 1861 года, были устроены первые предостерегательные штормовые сигналы. Въ августѣ 1861 года адмиралъ Фицрой публиковалъ свои первыя возвѣщенія вѣроятно-предстоящей погоды, а черезъ полгода, послѣ различныхъ изслѣдованій и опытовъ, была введена настоящая система.

«Это вовсе не пророчество или предсказаніе, говоритъ авторъ и употребляемое слово «forecast» въ строгомъ смыслѣ выражаетъ *предположеніе*, составляющее результатъ ученыхъ комбинацій и вычисленій, предположеніе, которое, безъ сомнѣнія, хотя и рѣдко, но можетъ не состояться вслѣдствіе особенныхъ и внезапныхъ обстоятельствъ, непредвидимыхъ нашимъ ограниченнымъ взглядомъ. Со временемъ наши свѣдѣнія будутъ становиться все вѣрнѣе и вѣрнѣе; въ настоящее же время достаточно знать, что предположенія о ежедневныхъ случайностяхъ не зависятъ отъ взгляда одного какого нибудь лица, а есть результатъ строго описанныхъ фактовъ, заключеній и разсужденій, для которыхъ твердо установлены опредѣленныя правила.

Для того, чтобы дать читателю возможность обсудить базисъ, на которомъ основываются правила для опредѣленія вѣроятно-предстоящей погоды, Фицрой считаетъ приличнымъ предпослать небольшое разъясненіе, ибо, какъ онъ говоритъ, метода въ ея примѣненіи нова, хотя и основывается на старыхъ и хорошо извѣстныхъ началахъ.

Иногда токи воздуха идутъ на протяженіи многихъ сотень и даже многихъ тысячъ миль параллельно одинъ возлѣ другаго, хотя и въ противоположномъ направленіи; иногда они слѣдуютъ одинъ надъ другимъ и часто перекрещиваются подъ различными углами; иногда соединяются и отъ соединенія ихъ движенія и ихъ отличительныхъ свойствъ происходятъ тѣ перемѣны погоды, которыя замѣчаютъ, когда вѣтеръ принимаетъ болѣе экваторіальное или полярное направленіе; иногда же при ихъ встрѣчѣ между ними происходитъ такая борьба, что возникаютъ тѣ вихреобразные штормы, называемые циклонами, къ которымъ принадлежатъ величайшіе штормы во всѣхъ частяхъ земли, хотя они и не совершенно схожи съ мѣстными вихрями или пыльными вихрями, ибо послѣдніе, по явленіямъ, если не по происхожденію ихъ, должны быть болѣе электрическаго свойства.

Когда на какомъ нибудь мѣстѣ господствуетъ или приближается къ нему полярный токъ, то воздухъ становится тяжелѣе и барометръ стоитъ высоко или поднимается; если же господствуетъ или приближается противный (экваторіальный) токъ, то барометръ стоитъ низко или опускается, потому что воздухъ легче или становится легче. Эти перемѣны происходятъ медленно.

Если какой нибудь воздушный токъ, или соединеніе нѣсколькихъ токовъ, отъ какой бы то ни было причины, электрической, химической или просто механической, не встрѣчая никакого сопротивленія, перестаетъ производить давленіе впередъ, то и плотность воздуха на большемъ или меньшемъ пространствѣ (оно можетъ обнимать сотни и тысячи миль) болѣе и болѣе измѣняется и наступаетъ постепенное паденіе барометра.

Для того, чтобы возстановить нарушенное такимъ образомъ равновѣсіе, напираетъ ближайшая или болѣе подвижная масса воздуха, но въ то же время можетъ быть побужденіе къ движенію (Bewegungsimpuls) и другимъ большимъ массамъ воздуха, которыя и производятъ потомъ большее и продолжительнѣйшее давленіе. Воздухъ перемѣшивается также, какъ и вода,—будь это въ смыслѣ высоты или въ боковомъ,—только медленно.

Если мы, согласно съ Dove, назовемъ NO и SW полюсами вѣтра, то можно всѣ остальныя, промежуточныя направленія привести къ этимъ двумъ главнымъ, смотря по тому, къ которому изъ нихъ онѣ ближе лежатъ; сверхъ того, всѣ измѣненія въ давленіи или упругости воздуха и различнаго рода вѣтры опредѣленнѣйшимъ образомъ могутъ быть представлены какъ дѣйствія постоянныхъ двухъ главныхъ направленій—полярнаго и экваторіальнаго.

Дознано, что штормы и вообще всѣ большія обращенія воздуха между тропиками и полярными кругами имѣютъ поступательное движеніе къ востоку, между тѣмъ какъ воздухъ въ то же время имѣетъ вращательное движеніе.

Между тропиками это поступательное движеніе сначала западное, потомъ противъ ближайшаго полюса оно измѣняется и наконецъ поворачиваетъ къ востоку.

Должно старательно дѣлать различіе между постоянно мѣняющимися и часто враждующими главными воздушными токами (полярнымъ и экваторіальнымъ) и мѣстными дѣйствіями ихъ соединенія и борьбы (смѣшанныхъ восточныхъ или западныхъ вѣтровъ съ случайными поворотами, или циклонами, въ бо̀льшихъ или меньшихъ размѣрахъ).

Нижніе токи рѣдко значительно поднимаются въ высоту (только на нѣсколько тысячъ футъ) и горныя страны, горы, преимуществен-

но же горные кряжи, измѣняютъ ихъ движеніе, такъ что часто производятся различнымъ образомъ отброшенные вѣтры съ кажущимися ненормальными дѣйствіями.

У тропиковъ полярный токъ движется съ нѣкоторымъ боковымъ движеніемъ къ востоку, потому что тропическій токъ, идущій отъ юго-запада, оттѣсняетъ его по этому направленію. Тропическій токъ обыкновенно находится подъ полярнымъ и пересѣкаетъ его подъ нѣкоторымъ угломъ; онъ часто смѣшивается съ нимъ, а иногда проникаетъ и отдѣльно внизъ, гдѣ, касаясь земной поверхности, согрѣваетъ ее, не соединяясь впрочемъ съ полярнымъ токомъ даже и тогда, когда приближеніе и вліяніе этого тока становится уже чувствительнымъ. Онъ образуетъ себѣ, такъ сказать, силою проходы черезъ холодные полярные токи, слѣдуя по своимъ путямъ въ противоположномъ съ ними направленіи и почти параллельно.

Случается, что послѣ болѣе продолжительнаго экваторіальнаго тока или во время его господства, проходитъ надъ его путемъ полярный токъ,—электричный, холодный, сухой и большей тяжести, чѣмъ находящаяся на поверхности земли масса воздуха; токъ этотъ постепенно охлаждаетъ нижній воздухъ и проникаетъ сквозь него въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до тѣхъ поръ, пока наконецъ совершенно не достигнетъ до низа и не вытѣснитъ на поверхности земли экваторіальный или юго-западный токъ.—Подобныя движенія воздушныхъ токовъ узнаются по движенію и по формѣ облаковъ и по производимымъ одновременно на многихъ мѣстахъ наблюденіямъ температуры, давленія воздуха, силы и направленія вѣтра.

Такъ какъ каждымъ нарушеніемъ равновѣсія воздуха вызывается динамическая сила, то изъ этого слѣдуетъ, что при каждомъ значительномъ возмущеніи въ обычномъ состояніи температуры, упругости и влажности воздуха должны произойдти вѣтры, хотя они нерѣдко встрѣчаютъ сопротивленіе, или же могутъ быть отклонены одновременно наступившими на другихъ мѣстахъ подобными дѣйствіями и получить разнообразное вліяніе.

Случается, что такія вліянія ровны и противоположны, тогда наступаетъ штиль, т. е. на поверхности земли не чувствуется никакого горизонтальнаго движенія воздуха. Чаще же наступаютъ сложныя динамическія дѣйствія, ясно очевидныя при столкновеніи экваторіальныхъ и полярныхъ вѣтровъ и при слѣдующихъ одинъ за другимъ циклонахъ.

Въ умѣренномъ поясѣ два главные тока находятся въ постоянномъ дѣйствіи, хотя, какъ сказано, въ большей или меньшей борьбѣ между собою; но лишь только значительное измѣненіе темпера-

туры, сильное развитіе электричества, сильный дождь и проч. производятъ временное возмущеніе въ равновѣсіи воздуха, тотчасъ же одинъ или оба главныхъ тока движутся въ направленіи наименьшаго сопротивленія, съ тѣмъ, чтобы возстановить равновѣсіе и вновь наполнить относительно пустое пространство. Надо допустить, что одинъ изъ двухъ токовъ достигнетъ раньше мѣста нарушеннаго равновѣсія, чѣмъ другой, и вслѣдствіе этого безъ сомнѣнія, должна возникнуть борьба, часто вызывающая вращательное движеніе воздуха, на которое, впрочемъ, мало обращаютъ вниманія до тѣхъ поръ, пока развитіе его силы остается незначительнымъ.

Такъ какъ вращательное движеніе воздуха можетъ возникнуть только въ томъ случаѣ, если поступательное его движеніе встрѣчаетъ сопротивленіе или при встрѣчѣ противоположныхъ токовъ, и какъ этихъ причинъ нѣтъ вблизи экватора, то въ очень низкихъ широтахъ не бываетъ и большихъ вращающихся штормовъ. Только въ нѣкоторомъ разстояніи отъ экватора случаются вращательные штормы во всей ихъ ярости. Они возникаютъ или внутри или вблизи того теплаго, сплошь покрытаго облаками пространства (называемаго *поясомъ тишины*, а иногда и *облачнымъ кольцомъ*), гдѣ скопившіеся водяные пары превращаются въ дождь, въ сопровожденіи сильныхъ электрическихъ явленій. Такимъ образомъ, внезапно возникаетъ относительно пустое пространство, къ которому вѣтеръ стремится со всѣхъ сторонъ. Воздухъ, идущій отъ верхнихъ широтъ, имѣетъ западное направленіе, а отъ нижнихъ широтъ восточное, и въ этомъ заключается главное начало, по которому вращеніе циклоновъ постоянно слѣдуетъ одному и тому же направленію.

Въ нижнихъ широтахъ ураганъ или циклонъ имѣетъ поступательное движеніе къ W, ибо тамъ оба составившіе его тока имѣютъ западное направленіе. У экваторіальнаго тока западная скорость гораздо менѣе и вблизи тропиковъ она переходитъ въ восточную, ибо становится сильнѣе ея большее центробѣжное движеніе (*). Въ то же время у тропиковъ не такъ значительная центробѣжная скорость полярнаго тока (его кажущаяся западная скорость) менѣе замѣтна.

Вслѣдствіе этого происходитъ, что въ этихъ широтахъ циклоны

(*) Западное направленіе экваторіальнаго тока происходитъ вслѣдствіе стремленія воздуха притекать къ наиболѣе нагрѣтому мѣсту, ибо въ этомъ мѣстѣ поднимается вверхъ теплѣйшій и слѣдовательно относительно болѣе легкій воздухъ. Наиболѣе же нагрѣтое мѣсто движется въ параллель съ солнцемъ къ западу и въ теченіе дня обходитъ вокругъ всей земли. Изъ восточной центробѣжной и указанной нами западной «слѣдующей за солнцемъ» (Subsolar) скорости происходитъ небольшое западное направленіе экваторіальнаго воздушнаго тока.

не продолжаютъ движенія къ W, а поворачиваютъ и идутъ въ направленіи между O и N.

Большимъ измѣненіямъ въ состояніи погоды и вѣтра всегда предшествуютъ сильныя перемѣны въ состояніи атмосферы.

Эти перемѣны, проявляющіяся на однѣхъ мѣстахъ Британскихъ острововъ ранѣе, чѣмъ на другихъ, и служатъ часто драгоцѣнными признаками. Значительныя измѣненія въ давленіи, температурѣ, влажности воздуха и въ направленіи вѣтра, служатъ признаками вѣроятно скоро наступающей перемѣны погоды.

Продолжительное сравненіе метеорологическихъ донесеній показываетъ, что во время сильныхъ вѣтровъ въ погодѣ находится бо́льшая степень однообразія и правильности, чѣмъ во время умѣренныхъ и легкихъ бризовъ; этого не должно упускать изъ виду, если изъ такихъ отчетовъ хотятъ заключать о будущемъ состояніи погоды.

Если ни одинъ изъ наибольшихъ и распространеннѣйшихъ воздушныхъ токовъ (токовъ, которыхъ происхожденіе отдаленно и вызвано большими причинами) не проходитъ надъ Британскими островами, то характеръ вѣтра приближается у насъ къ характеру береговыхъ и морскихъ вѣтровъ низшихъ широтъ, и именно бываетъ это лѣтомъ. Или холодный морской вѣтеръ движется на согрѣтую лѣтнимъ солнцемъ землю, или же холодный вѣтеръ съ морозныхъ высотъ, съ покрытой снѣгомъ земли и съ холодныхъ долинъ движется къ морю, температура котораго остается въ теченіе недѣль неизмѣнною, а также въ теченіе года измѣняется крайне медленно. Эти легкіе, непостоянные вѣтры могутъ въ такое время на различныхъ берегахъ Британскихъ острововъ дуть весьма разнообразно и отъ всѣхъ направленій розы вѣтровъ.

Часто спрашивали, какъ должно быть велико возвышеніе, или паденіе барометра, чтобы въ Англіи можно было заключать о значительной перемѣнѣ погоды, или объ опасномъ штормѣ. Отвѣчать на это можно только слѣдующее: большія измѣненія поготы или штормы указываются обыкновенно паденіемъ барометра болѣе чѣмъ на полдюйма и разностью температуры, которая приблизительно превосходитъ пять градусовъ.

Такъ какъ состояніе барометра часто, даже постоянно, не столько зависитъ отъ настоящей погоды, или отъ погоды ближайшихъ часовъ, сколько скорѣе отъ той, которая наступитъ на слѣдующій день или даже черезъ нѣсколько дней, то ближайшіе дни должно также тщательно принимать во вниманіе, какъ и ближайшіе часы.

Всеобщія дѣйствія штормовъ на Британскихъ островахъ проявъ-

ляются повсюду одинаково сильно, и именно внутри менѣе, чѣмъ на берегахъ. Вѣтеръ, пробѣгая надъ поверхностію земли, значительно ослабѣваетъ. Горныя цѣпи Уэльса и Шотландіи, подымающіяся до высоты отъ двухъ до четырехъ тысячъ футъ, имѣютъ большое вліяніе на направленіе, а вѣроятно также и на скорость вѣтра, совершенно независимо отъ перемѣнъ, производимыхъ измѣненіями температуры на такихъ высотахъ.

Если на большомъ пространствѣ барометръ стоитъ около одного дюйма выше или ниже его средняго состоянія, то можно быть увѣреннымъ, что въ теченіе немногихъ дней наступитъ сильное движеніе стихій. Если паденіе или возвышеніе барометра произошло вдругъ, то и движеніе это наступитъ скоро, но будетъ непродолжительно, и обратно, при постепенномъ измѣненіи состоянія барометра и перемѣна погоды произойдетъ болѣе постепенно, причемъ новое ея состояніе, будетъ-ли оно хуже или лучше предшествовавшаго, во всякомъ случаѣ будетъ продолжительнѣе.

Такимъ образомъ, есть признаки, предшествующіе за нѣсколько часовъ, даже за день или за нѣсколько дней, каждому значительному измѣненію погоды, а слѣдовательно есть и возможность посылать по всѣмъ направленіямъ телеграфныя предостереженія, и если наступившія предзнаменованія очень опаснаго свойства, какъ напр. передъ началомъ шторма, то эти предостереженія могутъ способствовать уменьшенію въ потерѣ человѣческихъ жизней, столь частой на англійскихъ берегахъ.

Британскіе острова въ особенности способны для метеорологическаго сообщенія телеграфами внѣшнихъ, на морскомъ прибрежьѣ расположенныхъ, станцій съ центральнымъ пунктомъ, потому что станціи эти всѣ лежатъ на одинаковой высотѣ и соразмѣрно мало подвержены вліянію горныхъ цѣпей.

Такимъ образомъ, зная ежедневно состояніе погоды (совокупность обыкновенныхъ метеорологическихъ данныхъ) на внѣшнихъ границахъ и въ центрѣ Британскихъ острововъ, можно предвидѣть и всякую большую, ожидаемую перемѣну въ ней.

Только мѣстныя перемены, какъ бы бурно онѣ иногда не проявлялись и какъ бы вредны не были въ своихъ дѣйствіяхъ, не возвѣщаются на большія разстоянія, такъ какъ не имѣютъ дѣйствія на пространную, обнимающую нѣсколько сотъ миль массу воздуха.

Если встрѣчаются противоположные токи воздуха, то нѣкоторое время они должны продолжать свое движеніе, или вращаясь, или восходя вверхъ, или соединясь, двигаться горизонтально.

Если массы воздуха, все равно полярнаго или экваторіальнаго

происхожденія, будутъ оттѣснены какимъ нибудь сильнымъ противнымъ токомъ, то вначалѣ на нѣкоторое время удерживаютъ признаки своего отличительнаго, очень различнаго свойства.

Въ нашихъ широтахъ господствуетъ постоянная смѣсь воздушныхъ токовъ, отличающихся одинъ отъ другаго по своимъ свойствамъ и приближеніе которыхъ возвѣщается особыми признаками. Послѣдовательными рядами одновременныхъ статическихъ наблюденій, обнимавшихъ Шотландію, Ирландію, всю Англію и сосѣдніе острова, дознано, что, въ продолженіе этихъ измѣняющихся или вращательно движущихся токовъ, все воздушное тѣло, наполняющее нашъ умѣренный поясъ, движется къ востоку съ среднею скоростію пяти англійскихъ миль въ часъ. Во время сильнаго западнаго вѣтра это восточное движеніе очень увеличивается и, обратно, сравнительно уменьшается восточными штормами.

При знакомствѣ съ этими фактами и владѣя точными статическими наблюденіями, производимыми на хорошо избранныхъ станціяхъ надъ различными токами воздуха (одновременныя наблюденія давленія воздуха, его температуры и влажности, направленія и силы вѣтра), можно теперь уже на математическихъ основаніяхъ приблизительно объявлять динамическія слѣдствія и основательно надѣяться, что въ скоромъ времени перемѣны въ метеорологическомъ состояніи (meteorologie dinamics) будутъ предметомъ строгаго математическаго анализа.

Для опредѣленія будущей погоды необходимо знать одновременно на различныхъ станціяхъ направленіе и силу вѣтра, давленіе, температуру и влажность воздуха и ихъ измѣненія послѣ ближайшаго предшествовавшаго наблюденія. Изъ этого усматриваютъ возрастаетъ или уменьшается какое нибудь движеніе или перемѣна; движется-ли полярный токъ отъ британскихъ станцій къ Европѣ или отъ Атлантическаго океана къ Британскимъ островамъ; наконецъ движется-ли онъ прямо къ SW съ большею или меньшею скоростію. Если онъ идетъ быстро по направленію своей длины, то достигаетъ Англіи болѣе съ восточной стороны, потому что его прямая скорость достигаетъ отъ 20 до 50 или 80 англійскихъ миль въ часъ, между тѣмъ какъ боковое, восточное движеніе доходитъ только до 5 миль въ часъ и поэтому незамѣтно.

Съ другимъ главнымъ токомъ, экваторіальнымъ, зюйдъ-вестовымъ или лучше тропическимъ токомъ, наступаютъ противоположныя явленія. Прямое движеніе этого тока изъ SW четверти замѣтно ускоряется постояннымъ восточнымъ (приблизительно около 5 миль), и потому масса воздуха, идущая отъ запада, достигаетъ до насъ, при

другихъ равныхъ обстоятельствахъ скорѣе, чѣмъ воздушная масса движущаяся отъ востока.

Большаго вниманія заслуживаетъ поступательное движеніе соединенныхъ или смѣшанныхъ массъ воздуха послѣ ихъ встрѣчи, произошла ли эта встрѣча въ прямо противоположномъ направленіи или подъ нѣкоторымъ угломъ. Исчезнуть онѣ не могутъ, такъ какъ не могутъ, вслѣдствіе тяготѣнія, восходить прямо вверхъ; также и къ западу онѣ не могутъ идти, потому что тропическій противный пассатъ (*), по своему моменту, эластичности и распространенію, обыкновенно пересиливаетъ прямой полярный токъ или подымается надъ нимъ и своимъ восточнымъ давленіемъ производитъ вліяніе на нижній токъ. Наконецъ, и внизъ нѣтъ никакого выхода. Такимъ образомъ поднявшійся воздухъ долженъ идти къ востоку, и это продолжающееся направленіе служитъ причиною различнаго рода западныхъ вѣтровъ, болѣе или менѣе смѣшанныхъ, болѣе или менѣе полярнаго или тропическаго свойства, смотря по тому—тотъ или другой токъ господствуетъ въ этомъ союзѣ.

Когда какая нибудь масса воздуха прошла извѣстное пространство къ югу или къ сѣверу, она можетъ быть задержана болѣе сильною массою, которая или движется въ противоположномъ съ нею направленіи, или наперерѣзъ ей. Если ихъ столкновеніе происходитъ мало по малу и тихо, то этимъ затрудняется только движеніе сильнѣйшаго тока, а слабѣйшая масса оттѣсняется назадъ до тѣхъ поръ, пока ея отличительное свойство, касательно температуры и влажности, почти изгладится. Если же токи встрѣчаются съ силою и притомъ весьма различной температуры и упругости, то наступаютъ внезапныя измѣненія, вѣтеръ вдругъ обращается и возникаютъ вращательные вихри или циклоны. Напротивъ, если, какъ сказано выше, ихъ встрѣча происходитъ медленно, то одна часть одного изъ токовъ будетъ или прямо оттиснута напирающимъ противнымъ токомъ, или отклонена, причемъ на нѣкоторое время она сохраняетъ свое прежнее отличительное свойство. Такимъ образомъ мы иногда имѣемъ отъ SW холодные и сухіе вмѣсто теплыхъ и влажныхъ вѣтровъ, или вѣтры послѣдняго рода вмѣсто холодныхъ отъ сѣвера.

Стремленіе движущагося воздуха къ вращенію, многочисленныя препятствія, представляемыя горизонтальному движенію, какъ напр. землею, горными цѣпями, холмами и даже скалами, производятъ многія уклоненія отъ нормальнаго направленія, уклоненія, нерѣдко приводящія изслѣдователя въ замѣшательство; но воздухъ долгое

(*) По сэру Джону Гершелю «Antitrade».

время и такъ твердо сохраняетъ свою упругость и температуру, что какъ за теченіями въ океанѣ, также и за воздушнымъ токомъ, по его отличительнымъ свойствамъ, можно слѣдить съ помощію распространенной сѣти наблюдательныхъ станцій.

Если полярный токъ будетъ тѣснимъ тропическимъ очень южнаго направленія, то возникаетъ юго-восточный вѣтеръ; если же тропическій токъ движется болѣе отъ запада, то отъ соединенія ихъ образуется западный вѣтеръ.

Для того, чтобы произошло горизонтальное движеніе вѣтра, необходимо опредѣленное время, и движущійся воздухъ можетъ только въ извѣстное время придти опять въ спокойное состояніе. Поэтому статическія явленія въ воздухѣ замѣчаются старательными наблюдателями за нѣсколько часовъ или даже за нѣсколько дней ранѣе, чѣмъ наступаютъ ихъ динамическія слѣдствія, т. е. сильные вѣтры.

Когда масса воздуха движется въ направленіи къ полюсу или отъ него, то движущая причина можетъ уже перестать дѣйствовать, но воздухъ удерживаетъ еще нѣкоторый моментъ движенія. Въ это время на мѣстѣ уменьшившагося движенія происходитъ уменьшеніе упругости, и всегда существующій верхній воздушный токъ опускается внизъ.

Одновременно съ этимъ происходитъ уменьшеніе упругости и на дальнемъ концѣ, гдѣ этотъ токъ смѣшивается съ противнымъ токомъ, или задерживаетъ его, между тѣмъ какъ самъ ослабляется этимъ противнымъ токомъ и отклоняется.

Слѣдствіемъ этого бываетъ то, что какой нибудь воздушный токъ, иногда распространяющійся на нѣсколько сотъ миль, изолируется. Отрѣзанный отъ источника, послужившаго ему причиною, будетъ-ли она полярная или тропическая, и совершенно замкнутый воздухомъ весьма различнаго съ нимъ свойства, гонится онъ по новымъ и различнымъ направленіямъ, при чемъ нѣкоторое время болѣе или менѣе удерживаетъ еще свои характерестическія особенности до тѣхъ поръ, пока постепенно совсѣмъ не измѣнится и не сольется со своимъ противникомъ. По этой причинѣ, мы чаще имѣемъ черезъ короткіе промежутки времени холодные по направленію тропическіе вѣтры съ электрическими и другими полярными признаками, прежде чѣмъ чисто тропическій вѣтеръ получитъ перевѣсъ, или обратно, теплый по видимому полярный токъ съ тропическими свойствами.

Къ такимъ причинамъ, кажущихся противорѣчій и неправильностей присоединяются еще и вращающіеся токи, которые, хотя и измѣненные въ своемъ направленіи, удерживаютъ однако свое отли-

чительное свойство; за тѣмъ еще множество мѣстныхъ измѣненій, производимыхъ горами, долинами или прибрежьемъ. Всѣ эти и другія, менѣе бросающіяся въ глаза обстоятельства должны быть совершенно извѣстны тому, кто, на основаніи замѣченныхъ фактовъ и доказанныхъ законовъ, хочетъ предсказывать вѣроятную погоду.

Въ лондонскомъ торговомъ совѣтѣ ежедневно (за исключеніемъ воскресеній) получается отъ тридцати до сорока телеграммъ о состояніи погоды, изъ нихъ по возможности скорѣе опредѣляютъ ожидаемую въ слѣдующіе дни погоду, и публикуютъ въ газетахъ. На этотъ конецъ различаются слѣдующіе дистрикты:

1) Шотландія, 2) Ирландія, вдоль береговъ, 3) Западная Англія (отъ Северна до Солвей), 4) Югозападная (отъ Северна до Соутгамптона), 5) Юговосточная (отъ Уайта до Темзы), 6) Восточный берегъ (отъ Темзы до Твиди).

Въ десять часовъ утра телеграммы прибываютъ въ Парламентскую улицу (Parliament Street), гдѣ онѣ тщательно прочитываются и приводятся къ простѣйшему виду или исправляются и проч., потомъ вносятся въ готовые формуляры и переписываются нѣсколько разъ. Первый списокъ вручается начальнику метеорологическаго департамента или его помощнику, которые обсуживаютъ его и опредѣляютъ ожидаемую погоду, и это опредѣленіе тотчасъ-же пишется на бумагѣ.

Въ одинадцать часовъ списки отсылаются въ газеты Times, Lloyd, и Shipping-Gazette, въ торговый совѣтъ, въ адмиралтейство и конную-гвардію (Horse-Guards). Вслѣдъ за тѣмъ подобные же списки отсылаются въ вечернія газеты; а поздно вечеромъ, вслѣдствіе добавочно прибывшихъ телеграммъ, болѣе или менѣе измѣненные списки эти отсылаются въ выходящія на слѣдующій день утреннія газеты. Мы приводимъ здѣсь копію одного изъ такихъ списковъ, которыхъ Фицрой въ прибавленіи къ своей книгѣ помѣстилъ нѣсколько, но при этомъ замѣтимъ напередъ, что вѣроятная сила вѣтра дѣлится на шесть степеней, и что вѣтеръ, пробѣгающій въ часъ отъ 0 до 10 англійскихъ миль называется «легкій» (light), отъ 10 до 25 миль, «умѣренный» (moderate), отъ 25 до 40 миль «свѣжій» (fresh), отъ 40 до 55 миль «крѣпкій» (strong), отъ 55 до 70 миль «очень крѣпкій» (heavy), отъ 70 до 85 миль «бурный» (violent).

Замѣтимъ, что въ приводимой ниже таблицѣ нѣмецкія сокращенія замѣнены русскими.

## Донесеніе о состояніи погоды 1862.

| Понедѣльникъ, 28 іюля, 8 часовъ утра. | Б. | Тр. | Рз. | Вѣтеръ. | | | Облака. | Н—б. | Часы. | Количество. | С. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1. | 2. | 3. | | | выпавшаго дождя, снѣга или града, со времени послѣдняго отчета. | | |
| Naern . . . . . | 29.84 | 55 | 1 | SW | 5 | 7 | 1 | я. | 2 | 0.23 | 2 |
| Aberdeen . . . . | 29.77 | 56 | 6 | SW | 5 | 7 | 4 | об. | — | — | 2 |
| Leith . . . . . | 29.83 | 59 | 5 | SW | 6 | 6 | 4 | т. | — | — | 3 |
| Berwick . . . . | 30.00 | 54 | 3 | SO | 4 | 3 | 4 | я. | — | — | 1 |
| Androssan . . . | 29.99 | 55 | 2 | NW | 5 | 6 | 7 | п. | 2 | 0.13 | 4 |
| Portrush . . . . | 30.03 | 54 | 2 | SW | 4 | 1 | 2 | я. | — | — | 3 |
| Galway . . . . | 30.16 | 56 | 2 | шт. | 0 | 6 | 3 | я. | — | — | 1 |
| Valentia . . . . | 30.22 | 63 | 7 | WNW | 1 | 4 | 2 | я. | — | — | 4 |
| Queenstown . . . | 30.18 | 58 | 4 | NW | 1 | 3 | 1 | я. | — | — | 1 |
| Holyhead . . . . | 30.11 | 57 | 3 | WSW | 3 | 3 | 3 | об. | — | — | 3 |
| Liverpool . . . . | 30.15 | 57 | 1 | WSW | 3 | 3 | 6 | об. | — | — | 2 |
| Pembroke . . . | 30.18 | 57 | 4 | NW | 2 | 2 | 5 | я. | — | — | 1 |
| Penzance . . . . | 30.22 | 60 | 1 | NNO | 2 | 4 | 4 | об. | — | — | 2 |
| Plymouth . . . . | 30.17 | 58 | 5 | NW | 1 | 5 | 3 | я. | — | — | 1 |
| Jersey . . . . . | 30.20 | 61 | 4 | N | 3 | 1 | 4 | об. | — | — | 2 |
| Weymouth . . . | 30.18 | 61 | 5 | WSW | 1 | 3 | 5 | об. | — | — | 3 |
| Portsmouth . . . | 30.16 | 60 | 5 | NNO | 2 | 4 | 3 | об. | — | — | 2 |
| Dover . . . . . | 30.15 | 63 | 1 | O | 2 | 3 | 1 | я. | — | — | 1 |
| London . . . . | 30.18 | 57 | 4 | NNW | 2 | 4 | 2 | я. | — | — | — |
| Yarmouth . . . | 30.14 | 61 | 5 | N | 2 | 4 | 1 | я. | — | — | 1 |
| Scarborough . . . | 30.12 | 57 | 3 | W | 2 | 3 | 5 | я. | — | — | 2 |
| Schields . . . . | 30.07 | 55 | 5 | W | 4 | 4 | 5 | п. | — | — | 2 |
| Heligoland. . . . | 30.12 | 59 | 2 | WSW | 2 | 3 | 1 | я. | — | — | 1 |

Вѣроятная погода.

| *Вторникъ* | *Среда* |
|---|---|
| *Шотландія.* | |
| W до N и O, свѣжій до умѣреннаго; вообще хорошая. | W до N и O, умеренный; хорошая. |
| *Ирландія.* | |
| W до N и O, отъ слабаго до умѣреннаго; хорошая. | NO до SO и SW; слабый до свѣжаго. |
| *Западная Англія.* | |
| W до NNO, умѣренный; хорошая. | Какъ въ ближайшей строкѣ выше; вообще хорошая. |
| *Юго-западная Англія.* | |
| NW до N и O, измѣнчива, легкій до умѣреннаго. | NO до SO и SW, умѣренный; хорошая. |
| *Юго-восточная Англія.* | |
| Какъ въ ближайшей строкѣ выше. | NO до SO, умѣренный до слабаго; хорошая. |
| *Восточный берегъ.* | |
| Какъ выше. | NW до O, умѣренный; хорошая. |

*Объясненіе сокращеній.*

Б.—барометръ, при 32° Фаренгейта (0° Реомюра) и приведенный къ уровню моря. Тр.—термометръ на открытомъ воздухѣ, въ тѣни (въ градусахъ Фаренгейта). Рз.—разность между сухимъ и смоченнымъ термометромъ.—Вѣтеръ: 1—направленіе (шт.—штиль), 2—силу, 3—наибольшая сила послѣ послѣдняго донесенія (въ числахъ отъ 1 до 12). Облачно (въ числахъ отъ 1 до 9). Н.-б.—начальныя буквы: п.—пасмурно, м.—молнія, н. п.—наполненный парами воздухъ, гр.—громъ, я.—ясно, гд.—градъ, тм.—туманъ, дж.—дождь, сн.—снѣгъ, об.—облачно.—С.—состояніе моря, означаемое цифрами отъ 1 до 9, смотря по величинѣ волненія.

Для того, чтобы предостеречь объ угрожающемъ штормѣ, употребляются особые сигналы, описанные въ № 3 Морскаго Сборника за 1862 годъ.

Въ заключеніе приводимъ слѣдующее мѣсто изъ статьи G. Bell'я «Les naufrages sur les côtes d'Angleterre, en 1861, et les avertissements de l'Amiral Fitz-Roy», помѣщенной въ январской книжкѣ 1863 года журнала «Revue Maritime».

«Что касается достоинства предостереженій адмирала Фицроя, опытъ наконецъ устранилъ тѣ предразсудки, на которые онѣ еще недавно натыкались у многихъ моряковъ. Наука, которой апостоломъ, съ такою рѣшимостью на подвигъ и не смотря на сарказмы цѣлаго міра, явился этотъ превосходный человѣкъ, находится еще въ дѣтствѣ, и это ему извѣстно лучше чѣмъ кому либо другому. Она ошибается по временамъ,—этого нечего скрывать; но должно надѣяться, что наступитъ для нея время полной увѣренности. Уже теперь, когда адмиралъ Фицрой вывѣшиваетъ свои сигналы о *вѣроятномъ* взрывѣ шторма, благоразуміе заставляетъ небольшія суда и тѣ, которымъ непрочное состояніе не позволяетъ презирать опасностями моря, оставаться въ гавани. Какъ скоро моряки выучатся всюду уважать эти предостереженія, кораблекрушенія будутъ случаться въ гораздо меньшемъ числѣ, и ежегодно многочисленныя семейства будутъ благословлять какъ благодѣтеля человѣчества имя того, благодаря которому онѣ избавились отъ грустныхъ потерь.

съ нѣмец. **В. В. Ивановъ.**

---

Мысль передавать по телеграфу, изъ отдаленныхъ станцій въ общій центръ, свѣдѣнія о метеорологическихъ явленіяхъ, съ цѣлію доставить возможность опредѣлить иногда заранѣе о приближеніи бури, какъ уже сказано выше, явилась впервые въ Англіи, въ 1859 году, въ собраніи британскаго ученаго общества въ Абердинѣ. Въ 1860 году эта мысль приведена въ исполненіе какъ въ Англіи, такъ и во Франціи, а послѣ годоваго опыта, въ 1861 году, адмиралъ Фицрой могъ послать въ порты *первое* свое предувѣдомленіе о предстоявшемъ штормѣ; въ настоящее время польза этихъ предувѣдомленій, основанныхъ на изученіи статистическихъ и динамическихъ данныхъ, доставляемыхъ телеграфомъ, сдѣлалась уже очевидною, и хотя предсказанія эти бываютъ иногда ошибочны, но уже можно надѣяться, что скоро настанетъ время, когда воздушные токи подвергнутся математическому анализу и будутъ выражаемы точными формулами.

Для болѣе подробнаго изученія движеній атмосферы, адмиралъ Фицрой издалъ нѣсколько картъ одновременныхъ наблюденій метеорологическихъ явленій надъ Британскими островами. Эти карты доставляютъ возможность нагляднѣе ознакомиться съ характеромъ и послѣдовательностію воздушныхъ явленій и позволяютъ съ боль-

шею точностію предсказывать предстоящія вѣроятныя перемѣны погоды.

Во Франціи, въ метеорологическомъ отдѣленіи парижской обсерваторіи, составляются для той же цѣли ежедневно карты барометрическаго состоянія атмосферы. По направленію кривыхъ равнаго барометрическаго давленія, въ соединеніи съ другими метеорологическими данными, которыя также печатаются въ издаваемомъ ежедневно бюллетенѣ о состояніи погоды (подъ заглавіемъ **Bulletin international de l'Observatoire Imperial de Paris**) дѣлаются заключенія о вѣроятномъ состояніи атмосферы на слѣдующій день и на этомъ основаніи составляются предсказанія о погодѣ въ разныхъ мѣстностяхъ.

Въ Голландіи, профессоръ метеорологическаго института въ Утрехтѣ, Бюи Балло, основываетъ свои предсказанія преимущественно на наблюденіяхъ четырехъ мѣстъ: Гельдера, Гронинга, Флессинга и Маестрихта; для этихъ пунктовъ онъ опредѣлилъ среднюю нормальную высоту барометра при поверхности моря и обращаетъ вниманіе на разность между этою нормальною и наблюденною высотою барометра. Эту разность онъ называетъ *отшествіемъ* давленія, которое принимается положительнымъ, если наблюденная высота барометра больше нормальной, и отрицательнымъ въ обратномъ случаѣ. Эти отшествія, кромѣ другихъ метеорологическихъ данныхъ, сообщаются имъ въ разныя мѣста и служатъ основаніемъ для опредѣленія направленія вѣтра, который по вѣроятіямъ долженъ будетъ наступить. Для этого руководствуются слѣдующимъ общимъ правиломъ: если отшествія давленія будутъ больше (болѣе положительныя) въ южныхъ пунктахъ (Маестрихтѣ и Флессингѣ), чѣмъ въ сѣверныхъ (Гронингѣ и Гельдерѣ), то направленіе вѣтра будетъ вообще изъ западной половины компаса; если же отшествія будутъ больше въ сѣверныхъ пунктахъ, чѣмъ въ южныхъ, то вѣтеръ будетъ изъ восточной половины горизонта. Болѣе точное направленіе вѣтра, который долженъ наступить, опредѣляется линіею наибольшей разности давленія, къ которой онъ будетъ подъ прямымъ угломъ. Когда разность давленія въ южныхъ и сѣверныхъ пунктахъ менѣе четырехъ миллиметровъ, то нельзя ожидать сильныхъ вѣтровъ; если же эта разность будетъ болѣе четырехъ миллиметровъ, то наступленіе крѣпкихъ вѣтровъ дѣлается весьма вѣроятнымъ. Наибольшее количество дождя выпадаетъ тогда, когда отшествія отрицательныя, и кромѣ того, чѣмъ больше отрицательное отшествіе, тѣмъ сильнѣе будетъ вѣтеръ въ томъ мѣстѣ. Грозы нельзя ожидать если высота барометра не менѣе какъ на два миллиметра выше нормальной, и

если при этомъ разность между отшествіями температуры значительна. Кромѣ этихъ главныхъ четырехъ станцій, въ Голландію присылаются по телеграфу наблюденія изъ нѣсколькихъ французскихъ и англійскихъ портовъ, а именно изъ Парижа, Гавра, Бреста, Хартлепуля, Ярмута, Портсмута и Плимута, которые служатъ для повѣрки первыхъ выводовъ.

Признанный на западѣ Европы успѣхъ этихъ предувѣдомленій о вѣроятномъ состояніи погоды, побудилъ наше морское министерство примѣнить и у насъ эту полезную систему. Съ этою цѣлію предполагается увеличить число приморскихъ метеорологическихъ станцій и войдти въ сношеніе съ нѣкоторыми изъ заграничныхъ станцій, съ тѣмъ, чтобы при содѣйствіи академика Купфера, предувѣдомлять наши порты о вѣроятномъ наступленіи бурь въ ихъ сосѣдствѣ. Дознанное общее поступательное движеніе атмосферы къ востоку облегчитъ составленіе предувѣдомленій для нашихъ портовъ, такъ какъ свѣдѣнія о всѣхъ буряхъ, приходящихъ къ намъ съ запада, можетъ быть заблаговременно сообщено тѣми изъ заграничныхъ портовъ, гдѣ буря разразится прежде достиженія ею нашихъ береговъ.

Будемъ надѣяться, что предполагаемая у насъ система установится на прочныхъ основаніяхъ, какъ и на западѣ Европы, и тогда, конечно, она и у насъ принесетъ не менѣе благодѣтельныя послѣдствія для торговли и мореплаванія.

**Н. Тресковскій.**

2 апрѣля 1864 года.

# ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ОТЧЕТА

## КОМИТЕТА С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО РѢЧНАГО ЯХТЪ-КЛУБА

### ЗА 1863 ГОДЪ.

Милостивые государи. Комитетъ пригласилъ васъ въ настоящее засѣданіе согласно § VIII Высочайше утвержденнаго устава нашего общества, для выслушанія отчета о его дѣятельности въ продолженіе 1863 года и для избранія ревизіонной коммисіи, на которую должна быть возложена повѣрка этого отчета.

Приступая къ сообщенію свѣдѣній о личномъ составѣ яхтъ-клуба, комитетъ прежде всего считаетъ пріятнымъ долгомъ заявить, что списокъ членовъ общества украсился въ минувшемъ году именами Августѣйшихъ Сыновей Государя Императора. Ихъ Императорскія Высочества Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ Николай Александровичъ и Государь Великій Князь Алексій Александровичъ соизволили принять званіе почетныхъ членовъ рѣчнаго яхтъ-клуба; при чемъ Ихъ Высочествамъ благоугодно было, въ видахъ усиленія денежныхъ средствъ нашего общества, прислать въ распоряженіе комитета: на первый годъ по 100 руб., а на будущее время назначить по 50 руб. ежегодно.

Въ званіе почетныхъ членовъ избраны были еще въ 1863 году Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Константинъ Николаевичъ Посьетъ, вице-адмиралъ Иванъ Ивановичъ Фонъ-Шанцъ и Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Николай Андреевичъ Аркасъ. Первый изъ нихъ, невзирая на то, что почетные члены по уставу ничего не платятъ за участіе въ обществѣ, доставилъ клубу денежный взносъ, который былъ принятъ съ искреннею благодарностію.

Число всѣхъ почетныхъ членовъ яхтъ-клуба простирается въ настоящее время до 11-ти.

Дѣйствительныхъ членовъ состояло въ минувшемъ году 131, которые, по времени ихъ избранія, распредѣляются такимъ образомъ:

| | | |
|---|---|---|
| Отъ 1860 . . . . . | 42 | члена |
| — 1861 . . . . . | 22 | — |
| — 1862 . . . . . | 22 | — |
| — 1863 . . . . . | 45 | — |
| | 131 | |

Если сравнить поступленіе и убыль дѣйствительныхъ членовъ за послѣдніе два года, то получатся слѣдующія цифры:

| | | | |
|---|---|---|---|
| въ 1862 | выбыло . . . . | 81 | членъ |
| | вновь поступило . | 33 | — |
| | уменьшеніе на. . | 48 | членовъ |
| въ 1863 | вновь поступило . | 45 | — |
| | выбыло . . . . | 26 | — |
| | увеличеніе на . . | 19 | членовъ |

Новыхъ членовъ-корреспондентовъ въ минувшемъ году избрано не было, а изъ 5-ти состоявшихъ по списку осталось только 3, такъ какъ два изъ нихъ (въ Нью-Іоркѣ и Парижѣ) почитаются, на основаніи § V Высочайше утвержденнаго устава, выбывшими изъ общества, какъ недоставившіе оному въ теченіе 2 лѣтъ никакихъ свѣдѣній.

Общее число членовъ яхтъ-клуба было такимъ образомъ въ 1863 году—145, и личный составъ общества противъ предъидущаго года (123 члена) увеличился 22 членами. Этотъ благопріятный результатъ подтверждаетъ высказанную въ отчетѣ прошлаго года мысль, что общество наше постепенно развивается, приращеніемъ числа истинныхъ охотниковъ, не взирая на то, что въ первые три года его существованія общая цифра членовъ нѣсколько уменьшилась. Поворотъ къ лучшему, повидимому, уже совершился, и надобно полагать, что отнынѣ комитетъ будетъ имѣть удовольствіе заявлять ежегодно о возрастающей прогресіи личнаго состава, съ которою неразрывно связаны матеріальное благосостояніе клуба и возможность осуществить полнѣе его прекрасную программу.

Въ заключеніе этой статьи почтимте, милостивые государи, воспоминаніемъ двухъ умершихъ сочленовъ нашихъ. Одинъ изъ нихъ, Александръ Сергѣевичъ Нероновъ, скончавшійся 3-го октября 1863 года, поступилъ въ члены яхтъ-клуба въ первый годъ его существованія и временно выбылъ изъ общества по случаю поѣздки за границу для усовершенствованія въ медицинскихъ наукахъ. Возвратясь

изъ чужихъ краевъ, онъ въ минувшемъ году снова вступилъ въ клубъ, но недолго суждено ему было оставаться между нами: тяжкая болѣзнь быстро прекратила его молодую жизнь, и мы лишились отличнаго товарища, искренно сочувствовавшаго нашему обществу. Вторая утрата только что послѣдовала въ лицѣ Константина Николаевича Матюшкина, умершаго 29-го января 1864 года. Покойный поступилъ въ число членовъ клуба въ минувшемъ году и хотя еще мало былъ знакомъ съ нашимъ обществомъ, но его живая, впечатлительная натура, успѣвшая и въ это короткое время не разъ высказаться, обѣщала намъ полезнаго и дѣятельнаго сочлена. Нельзя не пожалѣть глубоко о преждевременной кончинѣ этого достойнаго молодаго человѣка.

Самымъ убѣдительнымъ доказательствомъ развитія рѣчнаго яхтъ-клуба служитъ постоянное увеличеніе числа его судовъ. Къ концу истекшаго года по списку судовъ общества состояло: гребныхъ судовъ 44, парусныхъ 29, паровыхъ 1 и 4 лыжъ, всего 78. Изъ нихъ принадлежатъ 1 Августѣйшему покровителю, 3 почетнымъ членамъ, 4 собственно клубу и 70 дѣйствительнымъ членамъ. Изъ того же числа 51 судно русской постройки и 27 судовъ постройки иностранной. Изъ послѣднихъ построено: въ Англіи 18, въ Гамбургѣ 5, въ Америкѣ 1, въ Даніи 1, въ Голландіи 1 и въ Швеціи 1. Русскія суда вышли преимущественно изъ мастерской охтенскаго судостроителя г. Дребезгова, поступившаго въ минувшемъ году въ число членовъ яхтъ-клуба. Послѣднее обстоятельство, равно какъ дѣятельное участіе, принимаемое этимъ шлюпочнымъ мастеромъ въ настоящихъ гонкахъ, свидѣтельствуютъ о его желаніи ближе ознакомиться съ требованіями клуба, и мы надѣемся, что это будетъ имѣть хорошее вліяніе на его издѣлія, чрезъ что станетъ достигаться одна изъ существенныхъ цѣлей нашего общества, а именно совершенствованіе въ постройкѣ гребныхъ и мелкихъ парусныхъ судовъ въ столицѣ. Въ 1863 году было выписано членами клуба изъза границы нѣсколько иностранныхъ судовъ, преимущественно парусныхъ, къ которымъ охота продолжаетъ развиваться. Въ призъ отъ морскаго вѣдомства полученъ ботикъ отличной отдѣлки съ выдвижнымъ килемъ, но, по новости у насъ этого рода судовъ, нельзя еще судить основательно о его качествахъ, и комитетъ предоставляетъ себѣ возвратиться къ этому предмету въ будущемъ году.

Чтобы судить наглядно о степени увеличенія числа судовъ клуба, почти удвоившагося со времени основанія общества, прилагается слѣдующая сравнительная таблица за 4 года.

| По списку судовъ. | Въ началѣ года. | Въ продолженіе года. | | Въ концѣ года. |
|---|---|---|---|---|
| Года. | Состояло. | Поступило. | Выбыло. | Состояло. |
| 1860 . . . . . | » | 43 | 1 | 42 |
| 1861 . . . . . | 42 | 25 | 5 | 62 |
| 1862 . . . . . | 62 | 21 | 11 | 72 |
| 1863 . . . . . | 72 | 16 | 10 | 78 |

Въ заключеніе скажемъ, что изъ 78 судовъ, состоящихъ нынѣ въ клубѣ,—17 получили въ продолженіе 4 лѣтъ 24 приза на гонкахъ, и изъ нихъ 9 судовъ русской постройки взяли 11 призовъ, а 8 судовъ иностранной постройки выиграли 14 призовъ.

Первый весенній праздникъ рѣчнаго яхтъ-клуба, день его основанія, былъ отпразднованъ обѣдомъ, устроеннымъ въ отелѣ Демута. Заботами нашего почетнаго сочлена А. Н. Александровича обѣденное зало украсилось клубскими флагами и вообще приняло наружный видъ, соотвѣтствующій торжеству. Нѣсколько почетныхъ членовъ приняли участіе въ нашемъ дружескомъ собраніи, и, по единодушному желанію всѣхъ присутствующихъ, во время обѣда, отправлена была въ Варшаву къ Государю Великому Князю Константину Николаевичу телеграмма слѣдующаго содержанія: «Рѣчной яхтъ-клубъ, празднуя день своего основанія, съ чувствами глубочайшей преданности и признательности, провозглашаетъ тостъ за здравіе своего Августѣйшаго покровителя» Его Императорскому Высочеству благоугодно было отозваться на сіе по телеграфу такими милостивыми словами: «Благодарю за память и отъ души желаю рѣчному яхтъ-клубу преуспѣянія.»

Вслѣдствіе предложенія морскаго вѣдомства, нѣсколько судовладѣльцевъ нашего клуба изъявили живѣйшую готовность принять участіе въ церемоніалѣ передъ Зимнимъ дворцомъ, въ день рожденія Государя Императора; вслѣдствіе того яхта *Вѣра*, ботъ *Константинъ* и яхточки *Память Васи* и *Капрера* изготовились, чтобъ занять назначенныя имъ, по диспозиціи, мѣста; но къ сожалѣнію полученное извѣстіе о движеніи льда изъ Ладожскаго озера помѣшало церемоніалу состояться. Тѣмъ неменѣе ботъ *Константинъ*, еще наканунѣ вытянувшійся къ дворцовой набережной, простоялъ

тамъ 17 число и служилъ «rendez-vous» для многихъ членовъ клуба, которые, спѣша насладиться раздольемъ освобожденной отъ льда стихіи, катались подъ веслами на шлюпкахъ: *Забава* и *Сурчъ* и подъ парусами на верейкѣ *Моряна*.

Только три недѣли спустя, состояніе погоды позволило гг. членамъ общества собраться въ лѣтнемъ помѣщеніи клуба, на дачѣ г-жи Волковой, для офиціальнаго поднятія нашего флага. Этому дѣйствію, по обыкновенію, предшествовалъ молебенъ, затѣмъ былъ общій столъ и день окончился веселою прогулкою, почти всѣхъ присутствующихъ, на финскомъ катерѣ *Комета*. Шедшій во время катанья снѣгъ напомнилъ намъ негостепріимность петербургскаго лѣта, немало вредящую, можетъ быть, еще большему развитію дѣятельности клуба.

Въ теченіе лѣта были совершены двѣ парадныя общія прогулки на судахъ клуба: одна подъ веслами, съ музыкою, кругомъ Елагина острова, а другая подъ парусами въ устьѣ большой Невки; первая была весьма удачна, а при второй, по причинѣ маловѣтрія, не удалось исполнить предполагавшихся эволюцій съ помощію сигнальныхъ флаговъ. Сверхъ того, нѣсколько парусныхъ судовъ клуба, соединившись въ эскадру, посѣтили Стрѣльну, Петергофъ и Кронштадтъ, гдѣ нѣкоторыя изъ нихъ оставались въ продолженіе недѣли. Постоянно дурная погода и приготовленія къ двумъ гребнымъ гонкамъ не дали возможности повторить этихъ общихъ прогулокъ; но весьма желательно, чтобъ на будущее время онѣ дѣлались нѣсколько разъ въ лѣто и въ возможно большемъ составѣ.

По случаю прибытія заказанной въ Англіи броненосной батареи «Первенецъ», командоромъ яхтъ-клуба исходатайствовано было у г. управляющаго морскимъ министерствомъ разрѣшеніе для членовъ клуба посѣтить Кронштадтъ на казенномъ пароходѣ. 15 августа, командиръ парохода «Ильмень», капитанъ-лейтенантъ Сильверсванъ, взялъ членовъ клуба у елагинской придворной пристани и лихо доставилъ ихъ къ цѣли путешествія, сквозь налетѣвшіе отъ W жестокіе шквалы съ дождемъ. Въ Кронштадтѣ же, начальство котораго было предувѣдомлено о нашей поѣздкѣ, представители яхтъ-клуба встрѣтили самый радушный, истинно морской, пріемъ со стороны старыхъ своихъ знакомцевъ, капитанъ-лейтенанта Бѣлавенца (*) и лейтенанта Н. А. Рыкачева. Благодаря заботливости этихъ лицъ, члены клуба осмотрѣли во всей подробности батарею «Первенецъ»,

(*) Изъ отчета 1860 г. видно, что г. Бѣлавенецъ оказалъ дѣятельное содѣйствіе при отысканіи тѣла утонувшаго члена яхтъ-клуба Берковскаго.

транспортъ «Гилякъ», замѣчательный своимъ красивымъ вооруженіемъ, и клиперъ «Изумрудъ». Исполненію прочихъ частей программы помѣшалъ свѣжій вѣтеръ, непозволившій пароходу «Ильмень» доставить насъ на другія, тоже замѣчательныя суда, стоявшія на рейдѣ. Въ этой интересной поѣздкѣ участвовало 104 пассажира; а какъ въ числѣ этихъ господъ были нетолько члены клуба, но и знакомые послѣднимъ, то комитетъ считаетъ себя вправѣ заявить, что результатомъ иниціативы нашего общества и благосклонной поддержки мысли клуба его превосходительствомъ Н. К. Краббе, въ петербургскихъ жителяхъ явилось желаніе посмотрѣть заморскую новинку, предназначенную для ихъ обороны.

Въ теченіе всего лѣта, по понедѣльникамъ, устраивались въ клубѣ вечера съ музыкой и танцами. Эти вечера были несравненно многолюднѣе, чѣмъ въ прежніе годы и приносили относительную пользу обществу нашему именно тѣмъ, что, доставляя возможность семействамъ гг. членовъ принимать нѣкоторое участіе въ удовольствіяхъ клуба, увеличивали чрезъ это число желающихъ вступить въ общество. Кромѣ этой цѣли, устройство подобныхъ вечеровъ служитъ еще поддержкою для содержателя буфета, который, при отсутствіи этихъ увеселеній, не имѣлъ бы ни какой возможности выполнить добросовѣстно заключенное имъ съ комитетомъ условіе. Число гостей на этихъ вечерахъ хотя и было довольно ограничено, но оно все-таки превышало числительность лицъ, посѣщавшихъ прежніе лѣтніе сезоны, а плата за входъ на эти вечера съ гостей, вмѣстѣ съ суммою, собранною по подпискѣ съ членовъ клуба, дала возможность комитету имѣть хорошую музыку безъ большаго обремененія кассы общества. Вечера сопровождались катаньемъ на шлюпкахъ съ дамами и кромѣ этого два раза, при содѣйствіи нашихъ любезныхъ сочленовъ, покойнаго К. Н. Матюшкина и А. Н. Александрова, были устроены небольшія иллюминаціи съ фальшфеерами и бенгальскими огнями.

По предложенію члена-распорядителя по хозяйственной части Р. Ф. Цимары, содержаніе буфета въ минувшемъ году поручено было г. Брунфо, и нельзя не согласиться, что онъ вполнѣ оправдалъ это довѣріе. Вамъ хорошо извѣстно, милостивые государи, изъ опыта прежнихъ лѣтъ, какъ ничтожна торговля, производимая въ буфетѣ нашего клуба и какъ трудно найдти человѣка, который за умѣренную цѣну могъ бы доставлять доброкачественные припасы для нашихъ скромныхъ закусокъ. Вы конечно помните, что г. Кизаку, лучшему изъ прежнихъ содержателей, мы должны были въ концѣ лѣта составить складчину для вознагражденія его за понесенные убытки. Въ виду этихъ затрудненій, комитетъ счелъ полезнымъ

предоставить г. Брунфо, по контракту, продажу сигаръ и папиросъ, а также доходъ отъ билліарда и кегельбана, но съ тѣмъ, чтобы люди при этихъ играхъ содержались на его счетъ. Г. Брунфо совѣстливымъ исполненіемъ своихъ обязанностей заслужилъ всеобщее одобреніе, и вы, господа, безъ сомнѣнія изъявите искреннее сожалѣніе, узнавъ, что нашъ почтенный содержатель буфета скончался минувшею осенью.

Говоря о нашемъ небольшомъ буфетѣ, позвольте, милостивые государи, вызвать на вашихъ лицахъ улыбку удивленія и выраженіе безпокойства, объявивъ вамъ, что съ будущаго года предполагалось обложить его налогомъ въ 503 руб. въ пользу города, отъ котораго нашъ клубъ рѣшительно ничѣмъ не будетъ пользоваться, находясь въ лѣсу, вдали отъ жилья и проѣзжихъ дорогъ. Этотъ налогъ составилъ бы 10% съ нашего годоваго прихода! Ваше удивленіе еще увеличится, когда комитетъ заявитъ, что этотъ невозможный для насъ налогъ установленъ обществомъ петербургскихъ трактирщиковъ, безъ предварительнаго собранія свѣдѣній о размѣрахъ производимой въ нашемъ буфетѣ продажи и далеко непропорціоналенъ налогамъ, коими обложены прочіе клубы столицы, дѣйствующіе круглый годъ и при совершенно другихъ условіяхъ. Комитетъ, признавъ такія дѣйствія трактирной депутаціи произвольными и несправедливыми, представилъ свои возраженія въ депутацію, но какъ послѣдствіемъ сего было незначительное только пониженіе повинностей, безъ объясненія какими данными руководствуется общество трактирщиковъ при опредѣленіи ея размѣра, то комитетъ обратился къ г. управляющему морскимъ министерствомъ съ просьбою объ исходатайствованіи Всемилостивѣйшаго соизволенія Государя Императора на измѣненіе стат. XVIII нашего устава (о помѣщеніи клуба), съ цѣлію оградить на будущее время едва развивающійся яхтъ-клубъ, отъ произвольныхъ дѣйствій петербургскихъ трактирщиковъ.

1 Сентября былъ спущенъ флагъ на дачѣ яхтъ-клуба, но и послѣ этого офиціальнаго прекращенія лѣтней дѣятельности нашего общества, нѣсколько яхтъ послѣдняго продолжали до поздней осени свои прогулки, а 8 сентября состоялась послѣдняя парусная гонка. Вообще говоря, истекшій годъ представляетъ ту же оживленную дѣятельность клуба, какою отличались года предшествовавшіе. Вышеизложенное непосредственно доказывается какъ числомъ гонокъ, о которыхъ помѣщается ниже особый подробный отчетъ, такъ и числомъ прогулокъ подъ веслами и парусами. Хотя кругъ дѣйствій нашего общества, о которомъ говорено выше, и можетъ показаться

съ перваго взгляда весьма однообразнымъ; но, при незначительныхъ средствахъ клуба и при маломъ еще развитіи въ нашей публикѣ охоты къ морскому дѣлу, гонки и катанья составляютъ единственный и наилучшій способъ достиженія тѣхъ полезныхъ цѣлей, которыя имѣлись въ виду при образованіи самаго клуба. Въ самомъ дѣлѣ, прежде чѣмъ найдти возможность къ усовершенствованію постройки мелкихъ судовъ въ столицѣ, необходимо возбудить потребность въ хорошихъ судахъ; послѣднее же достигается не иначе, какъ распространеніемъ любви къ морскимъ прогулкамъ. Пусть только разовьется достаточное требованіе на красивыя и прочныя суда, и безъ сомнѣнія, для удовлетворенія этому требованію, явятся мастера болѣе искусные теперешнихъ. Кромѣ того, частыми катаньями пріобрѣтаются необходимыя практическія свѣдѣнія, а за ними явится сама собою потребность въ пріобрѣтеніи и большихъ свѣдѣній,—свѣдѣній такъ сказать научныхъ, чрезъ посредство которыхъ члены клуба вѣрнѣе достигнутъ цѣли назначенія послѣдняго. Итакъ, не задаваясь болѣе разнообразнымъ кругомъ дѣйствій, могущимъ морочить только людей несвѣдущихъ, и не страшась безсильныхъ нападеній нашихъ сухопутныхъ зоиловъ, будемъ довольны пока и тѣмъ, что Нева съ ея устьями и такъ называемая «Маркизова лужа», съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе носятъ на своихъ волнахъ гребныя и парусныя шлюпки подъ флагомъ нашего клуба или подъ фантастическими флагами его будущихъ членовъ.

Въ навигацію 1863 года с.-петербургскимъ рѣчнымъ яхтъ-клубомъ было устроено пять гонокъ: двѣ гребныхъ и три парусныхъ. На эти состязанія выдано 14-ть призовъ: отъ морскаго вѣдомства 1, отъ яхтъ-клуба 10, отъ членовъ нашего общества 2 и отъ посторонняго любителя 1.

Устройство состязаній комитетъ поручалъ коммисіи о гонкахъ, состоявшей изъ членовъ клуба гг. Цимары, Маршалова, Александрова, Подгурскаго и предсѣдателя коммисіи вице-командора Шумова, но за отказомъ гг. Шумова и Александрова въ члены коммисіи назначены были гг. Образцовъ и Сутугинъ, а предсѣдателемъ былъ выбранъ г. Цимара. Судьею отъ морскаго министерства назначенъ былъ командиръ гвардейскаго экипажа, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Н. А. Аркасъ; при немъ секретарь яхтъ-клуба Михельсонъ.

*Первая гребная гонка*—для наемныхъ гребцовъ, происходила 30 іюня, на средней Невкѣ за вторымъ Елагинскимъ мостомъ, при довольно свѣжемъ морскомъ вѣтрѣ и порядочномъ волненіи. Про-

грамма гонки состояла въ томъ, что состязавшіяся суда должны были отправиться внизъ по теченію отъ своихъ вѣхъ, поставленныхъ выше трибуны, до поворотной вѣхи, и, обогнувъ ее съ правой стороны, возвратиться къ створнымъ флагштокамъ, поставленнымъ противъ трибуны; разстояніе, назначенное для состязанія, было 2½ версты.

Гонка эта состояла изъ трехъ разрядовъ и состязаніе началось въ 6 часовъ вечера.

*Въ первомъ разрядѣ*, на призъ отъ яхтъ-клуба *40 серебряныхъ рублей и флагъ*, для обыкновенныхъ перевозныхъ яликовъ съ однимъ гребцомъ изъ перевозчиковъ безъ рулеваго и безъ баласта, участвовало 8 яликовъ, а именно: *Соколъ* шлюпочнаго мастера Степанова, *Нептунъ* шлюпочнаго мастера Дребезгова, *Новичекъ* почетнаго члена яхтъ-клуба Вилькинса, яликъ члена клуба Тайвани и 4 ялика, записанные самими гребцами перевозчиками.

Этотъ разрядъ шелъ въ два отдѣленія, по 4 ялика въ каждомъ. Лики пришли къ трибунѣ въ слѣдующемъ порядкѣ:

*1-е Отдѣленіе.*

*Соколъ*, гребецъ Павловъ въ 20 мин. 34 сек.
*Нептунъ*, » Фроловъ — 21 — 56½ —
*Яликъ № 4-й*, Артемьевъ — 22 — 31 —
*Яликъ № 3-й*, Васильевъ — 22 — 52½ —

*2-е Отдѣленіе.*

*Новичекъ*, гребецъ Кашинъ въ 20 м. 33 с.
*Яликъ Тайвани*, гребецъ Зарубинъ въ 21 м. 38 с.
*Яликъ № 7-й*, гребецъ Бабышъ въ 22 м. 8 с.
*Яликъ № 8-й*, гребецъ Парфентьевъ въ 22 м. 25 с.

Призъ и флагъ достался ялику *Новичекъ*, на которомъ гребцомъ былъ Кашинъ, перевозчикъ съ ново-деревенскаго перевоза, содержимаго крестьяниномъ Д. Гурдинымъ.

*Во 2 разрядѣ*, на призъ отъ яхтъ-клуба *70 руб. полуимперіалами и флагъ*, для лоцманскихъ шлюпокъ съ тремя гребцами изъ лоцмановъ, участвовали три лоц-шлюпки, изъ нихъ двѣ были записаны членами яхтъ-клуба М. Семеновымъ и Шушпнымъ, а третья гребцами.

На всѣхъ этихъ шлюпкахъ гребцы были невскіе лоцмана съ Подзорнаго островка.

Назначенное разстояніе прошли:

*Лоц-шлюпка № 11-й* въ 18 м. 21 с.
» » *№ 9* — 19 — 33 —
» » *№ 10* — 19 — 34 —

Такимъ образомъ призъ 70 руб. и флагъ взяла *лоцманка № 11*, на которой гребцами были лоцмана: Янцынъ, Рыдалевскій 2-й и Антоновъ.

*Въ 3-мъ разрядѣ*, на призъ отъ яхтъ-клуба *серебряная лейка и флагъ*, для шлюпокъ съ 4-мя гребцами и рулевымъ, участвовало 9-ть гиговъ, которые были раздѣлены на 3 отдѣленія.

Назначенное для состязанія разстояніе прошли:

*1-е Отдѣленіе.*

*Кронштадтка*, гребцы перевозчики въ 13 м. 42 с.
*Мари* » » — 14 — 39 —
*Касатка* » матросы — 14 — 51 —

*2-е Отдѣленіе.*

*Пава*, гребцы перевозчики въ 12 м. 54 с.
*Оструха* » » — 13 — 5 —
*Лоскутиха* » — отказалась.

*3-е Отдѣленіе.*

*Зазнобушка* гребцы перевозчики въ 12 м. 41 с.
*Цыпка* » лоцмана — 13 — 5 —
*Шутиха* » перевозчики — 14 — 4 —

Этотъ разрядъ гонокъ былъ самый интересный, потому что кромѣ соперничества гиговъ, раздѣлявшихся по своей постройкѣ: на англійскія, кронштадтскаго военнаго порта и охтенскихъ мастеровъ, тутъ было и соперничество между самыми гребцами: матросами, лоцманами и перевозчиками.

Первенство осталось на сторонѣ англійскихъ мастеровъ и гребцовъ изъ перевозчиковъ. Призъ взялъ съ бою гигъ *Зазнобушка*, построенный въ 1860 году въ Лондонѣ мастеромъ Серль, принадлежащій членамъ клуба Прево и Вернеру.

Экипажъ состоялъ изъ рулеваго, члена клуба барона Розена, и гребцовъ: Зарубина, Парфентьева, Артемьева и Васильева, съ перевоза, содержимаго членомъ нашего клуба Тайвани на большой Невѣ у гагаринской пристани.

Ихъ Императорскія Высочества, Великій Князь Алексѣй Александровичъ и князь Романовскій герцогъ Лейхтенбергскій Николай Максимиліановичъ удостоили нашъ праздникъ своимъ посѣщеніемъ и не оставляли трибуны до самаго конца гонки и окончательнаго

присужденія призовъ. Въ числѣ посѣтителей, почтившихъ гонку своимъ присутствіемъ, также были: г. генералъ-губернаторъ князь Суворовъ, г. управляющій морскимъ министерствомъ Краббе, министръ государственныхъ имуществъ Зеленый и многія другія лица.

*Вторая гребная гонка*, назначенная собственно для любителей гребли, не составилась въ полномъ составѣ пяти разрядовъ, какъ было назначено комитетомъ, потому что на разряды для одного гребца безъ рулеваго и для одного гребца на лыжахъ, любителей, въ томъ смыслѣ, какъ клубъ это поминаетъ, должнаго числа не записалось. Но по случаю пожертвованныхъ призовъ, обусловливавшихъ родъ гонокъ, коммисія назначила въ дополненіе состоявшихся азрядовъ, еще три: 1) для шлюпокъ съ 3-мя наемными гребцами и рулевымъ; 2) для перевозныхъ яликовъ съ однимъ гребцомъ и 3) для шлюпокъ съ однимъ гребцомъ, не изъ перевозчиковъ, безъ рулеваго.

Эта гонка происходила 4-го августа, также на средней Невкѣ за 2-мъ Елагинскимъ мостомъ, при пасмурной погодѣ и довольно холодномъ сѣверномъ вѣтрѣ.

Состязующіяся суда должны были исполнить ту же самую программу, какъ и въ 1-й гонкѣ, но только разстояніе было уменьшено, вмѣсто $2^1/_2$ назначено было 2 версты.

По случаю болѣзни Свиты Его Величества контръ-адмирала Н. А. Аркаса, судьею отъ морскаго вѣдомства былъ контръ-адмиралъ Лисянскій.

Состязаніе началось въ 2 часа по полудни, въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Гиги съ двумя гребцами и рулевымъ изъ любителей, на призъ отъ яхтъ-клуба *три серебряныхъ стакана*. Изъ 4-хъ записавшихся на гонку явились только три гигъ-аутригера, которые назначенное разстояніе прошли:

*Нелли*, рулевой К. Ивановъ въ 12 м. 13 с.
*Щепка*, гребецъ баронъ Розенъ въ 12 м. 25 с.
*Камелія*, рулевой Сорокинъ въ 14 м. 30 с.

Призъ достался гигъ-аутригеру *Нелли*, построенному въ Англіи мастеромъ Серль и принадлежащему члену-клуба князю Бѣлосельскому-Бѣлозерскому. Экипажъ *Нелли* состоялъ изъ рулеваго члена клуба К. Иванова, и молодыхъ гребцовъ-любителей братьевъ Плющевскихъ-Плющикъ, которые встрѣтили равныхъ себѣ гребцовъ-соперниковъ на гигѣ-аутригерѣ *Камелія*, а на одиночкѣ, гигъ-аутригерѣ *Щепка*, хотя болѣе опытнаго гребца, члена-клуба барона

Розена, но за то одного противъ двухъ. Очень жаль, что записанный на этотъ разрядъ 4-й гигъ-аутригеръ *Новинка*, построенный въ Гамбургѣ по системѣ Френсиса изъ желѣза,—не могъ принять участія въ состязаніи.

2) Гички съ тремя наемными гребцами и рулевымъ на призъ отъ яхтъ-клуба—*поясъ съ матроскимъ ножемъ въ серебряной оправѣ.*

Здѣсь также, какъ и въ предъидущемъ разрядѣ, изъ 4-хъ записавшихся, въ состязаніи участвовали только 3 гички, которыя гоночное разстояніе прошли:

*Цапля*, рулевой Дребезговъ въ 11 м. 21 с.
*Безымянка*, » Щениковъ 2— 11 — 23 —
*Ласточка*, » баронъ Розенъ въ 11 м. 38 с.

Гребцами на 1-хъ двухъ были перевозчики, а на послѣдней лоцмана. Двойка *Цапля*, русскій гигъ-аутригеръ, имѣвшій ту особенность, что рулевой на ней также дѣйствовалъ веслами, не могъ получить приза потому, что у поворотной вѣхи навалилъ на другой гигъ *Безымянка*, прижалъ его къ вѣхѣ и тѣмъ потерялъ право на призъ, который былъ присужденъ контръ-адмираломъ Лисянскимъ гигу *Безымянка*, построенному мастеромъ Дребезговымъ и принадлежащему члену клуба Тайвани. Замѣчаніе, сдѣланное въ одномъ изъ № Сѣверной Пчелы, о неправильномъ будто бы присужденіи приза этого разряда, и о необходимости при этомъ случаѣ перегонки,—доказываетъ только малое знакомство автора этой статьи съ правилами гонокъ рѣчнаго яхтъ-клуба, по которымъ перегонка съ *Цаплею* не могла быть допущена, такъ какъ она была признана совершенно виновною въ навалѣ.

3) *На призъ отъ морскаго вѣдомства—ботикъ Альфа съ выдвижнымъ килемъ*,—записались три гига: *Голубушка*, *Русалка* и *Зазнобушка*, принадлежащіе членамъ клуба и съ экипажами также изъ членовъ общества.

Въ состязаніе же вступили только два гига *Голубушка* и *Русалка*. Въ первый моментъ самаго состязанія у загребнаго на *Русалкѣ* сломалась уключина, почему гонка была остановлена. Хотя *Голубушка* имѣла полное право, на основаніи правилъ о гонкахъ, пройдти назначенное разстояніе и получить призъ, но экипажъ ея не захотѣлъ безъ боя воспользоваться призомъ и предложилъ *Русалкѣ* исправиться; чрезъ это порядокъ гонки измѣнился и въ состязаніе вступилъ слѣдующій разрядъ, къ окончанію котораго *Русалка* и *Голубушка* вновь заняли свои мѣста.

Гоночное разстояніе прошли:

*Русалка*, рулевой Прево, гребцы: Маршаловъ, баронъ Розенъ, Щениковъ 2-й и Байковъ въ 10 м. 39 с.

*Голубушка*, рулевой Образцовъ, гребцы: Вишневскій, Блетнеръ, Аверинъ и Цимара 11 м. 16 с.

Въ продолженіе этого состязанія, у гребцовъ *Голубушки*, два раза выскакивали подножныя подпорки. Принявъ во вниманіе уступку, сдѣланную для *Русалки*, коммисія не могла оставить безъ уваженія и заявленія о случаяхъ на *Голубушкѣ*, а потому назначила перегонку, которую состязающіеся сдѣлали: *Русалка* въ 10 м. 41 с., а *Голубушка* въ 10 м. 47 с.

Такимъ образомъ, *Русалка*, послѣ упорнаго боя, отстояла призъ морскаго вѣдомства, и прекрасный ботикъ *Альфа* былъ выданъ экипажу ея. *Русалка* построена въ 1860 году, въ Лондонѣ, мастеромъ Мессанжеромъ и принадлежитъ члену клуба Сутугину.

4) На призъ отъ неизвѣстнаго любителя *серебряный ковшъ*, для гиговъ съ однимъ гребцомъ безъ рулеваго, изъ четырехъ записавшихся, участвовало трое, и одинъ изъ нихъ во время состязанія отказался; остальные пришли:

*Нырокъ*, гребецъ Гурдинъ, въ 13 м. 23 с.
*Шалунья*, гребецъ Затрапезниковъ 14 м. 6 с.

Призъ выданъ гигу-аутригеру *Нырокъ*, принадлежащему Гурдину. Этотъ гигъ-аутригеръ русской охтенской постройки изъ мастерской члена клуба Дребезгова.

5) На призъ отъ яхтъ-клуба *серебряный пресъ-папье* для гиговъ съ 4 гребцами изъ любителей и рулевымъ, явилось на состязаніе три гига. Гоночное разстояніе сдѣлали:

*Нева*, гребцы члены клуба въ 10 м. 34 с.
*Цыпка*, — — — — 10 — 47 —
*Остроха*, гребцы любители — 13 — 20 —

Призъ достался гигу *Нева*, построенному въ Англіи въ 1860 г., мастеромъ Уальдомъ и принадлежащему членамъ клуба: Кавосу, Коллеру и Ивашеву. Экипажъ *Невы* состоялъ изъ членовъ клуба: рулеваго К. Иванова и гребцовъ *Русалки*: Маршалова, барона Розена, Щеникова 2-го и Байкова.

6) *На два приза:* отъ содержателя невскихъ перевозовъ члена клуба *Тайвани*, и охтенскаго шлюпочнаго мастера, также члена клуба, *Дребезгова*, для перевозныхъ яликовъ, съ однимъ гребцомъ, состязалось три ялика, которые гоночное разстояніе сдѣлали: *Смѣлый*, въ 16 м. 24 с., *Нептунъ*, въ 16 м. 41 с. и *Сорванецъ* въ 16 м. 44 с.

Первый призъ *сорокъ серебряныхъ рублей и флагъ* получилъ яликъ

*Смѣлый*, гребецъ съ перевоза Тайвани, а второй призъ *двадцать серебряныхъ рублей* получилъ яликъ *Нептунъ*, постройки Дребезгова, гребецъ съ охтенскаго перевоза Фроловъ.

Окончивъ отчетъ о гребныхъ гонкахъ 1863 года, позвольте, милостивые государи, обратить ваше вниманіе, на тѣ случаи настоящихъ состязаній, для устраненія которыхъ на будущее время комитетъ полагаетъ необходимымъ измѣнить нѣкоторые §§ правилъ о гонкахъ.

1) Весьма незначительная разница (1 секунда), во времени, употребленномъ на состязаніе яликами *Новичекъ* и *Соколъ*, въ первой гребной гонкѣ, шедшими въ 2-хъ разныхъ отдѣленіяхъ и вызвавшая такое прекрасное сочувствіе почетнаго нашего члена, генералъ-губернатора князя Суворова къ отставшему гребцу ялика *Соколъ*, въ пользу котораго, по примѣру князя, тотчасъ составился добавочный призъ,—эта незначительная разница могла произойдти отъ неточности замѣчанія момента начала состязанія, которая для судовъ, идущихъ въ одномъ отдѣленіи, не составляетъ никакой ошибки, между тѣмъ, какъ для состязующихся въ 2 различныхъ отдѣленіяхъ, эта самая разница всегда поведетъ къ невѣрному заключенію. А потому, комитетъ въ устраненіе этого, полагаетъ за лучшее, назначать перегонку судамъ, состязующимся на одинъ призъ въ 2-хъ различныхъ отдѣленіяхъ.

2) Малое участіе гг. членовъ въ состязаніяхъ на призъ морскаго вѣдомства, и почти всегда неявка полнаго числа записавшихся судовъ на этотъ разрядъ, также обратила вниманіе комитета. Полагая, что причина этой уклончивости заключается въ робости молодыхъ гребцовъ состязаться противъ болѣе опытныхъ, комитетъ, въ устраненіе этого, а также и того, чтобы записывались только тѣ суда, которыя дѣйствительно примутъ участіе въ состязаніи, признаетъ нужнымъ постановить: чтобы въ каждомъ экипажѣ судовъ, состязующихся на призъ морскаго вѣдомства, въ числѣ гребцовъ былъ только одинъ изъ членовъ яхтъ-клуба, участвовавшихъ въ гонкѣ на этотъ же призъ въ предъидущемъ году, и чтобы записывающій судно на этотъ разрядъ представлялъ залогъ въ гораздо большемъ размѣрѣ противу прежняго.

Вотъ тѣ изъ измѣненій правилъ о гребныхъ гонкахъ, которыя комитетъ полагаетъ утвердить.

*Парусныя гонки* ботиковъ и шлюпокъ рѣчнаго яхтъ-клуба, до нынѣшняго года производились исключительно въ кругу членовъ общества. Въ минувшую навигацію, комитетъ нашелъ возможнымъ рас-

пространить и на постороннихъ любителей право принимать участіе въ парусныхъ гонкахъ.

*Первая парусная гонка*, на призъ отъ яхтъ-клуба *серебряный боцманской свистокъ на такой же цѣпочкѣ*, была назначена для шлюпокъ не болѣе 16 футъ длины, съ однимъ рулевымъ изъ любителей, безъ команды. Эта гонка должна была состояться при морскомъ вѣтрѣ; шлюпки, по заданной коммисіею программѣ, должны были отправиться отъ пристани клуба, обогнуть елагинскую стрѣлку, потомъ, маячное судно, поставленное на средней Невкѣ, противъ елагинской пароходной пристани, и возвратиться тѣмъ же путемъ къ пристани клуба. Къ сожалѣнію, въ назначенный день для состязанія, 11 августа, вѣтеръ изъ NO четверти не позволилъ выполнить заданную программу, а потому коммисія вынуждена была перемѣнить мѣсто состязанія и измѣнить программу самыхъ гонокъ. Комитетъ говоритъ,—къ сожалѣнію, потому что публика, собравшаяся въ довольно значительныхъ массахъ по берегамъ Елагина острова, должна была лишиться удовольствія видѣть парусное состязаніе, потому что мѣсто гонокъ было отнесено на елагинскій фарватеръ противъ Лахты. Для обозначенія предѣловъ гонки, поставлены были на фарватерѣ три маячныя, разцвѣченныя флагами, судна: на S *Щука*, на O *Альфа* и на W *Память Васи*, изъ которыхъ на первомъ находился командоръ В. Ю. Познанскій, выбранный на эту гонку судьею. Состязающіяся суда должны были, начиная отъ судейскаго ботика, обойдти два раза составленный маячными судами треугольникъ, съ правой наружной стороны. Все пространство гонки состояло около 6 верстъ, или $3^1/_2$ миль.

Въ это состязаніе были допущены слѣдующія шлюпки рѣчнаго яхтъ-клуба, съ рулевыми также изъ членовъ общества: *Рыбакъ*, длиною 13 ф. 7 д., вооруженіе бермутское: треугольный гротъ и кливеръ, рулевой Михельсонъ; *Люлька*, длиною 14 ф. 3 д., вооруженіе шпрюйтовое: гротъ и косой фокъ, рулевой Сутугинъ; *Чайка*, длиною 12 ф. 6 д., вооруженіе также шпрюйтовое: гротъ и косой фокъ, рулевой Куликовъ, и *Мари*, шлюпка, непринадлежащая къ числу судовъ нашего общества, длиною 14 ф., вооруженная кливеромъ, косымъ фокомъ, шпрюйтовымъ гротомъ и топселемъ, рулевой любитель г. Шрейберъ.

Въ 2 часа 58 м. былъ сдѣланъ второй сигнальный выстрѣлъ, послѣ котораго шлюпки стали проходить подъ кормою ботика *Щука*, въ слѣдующемъ порядкѣ:

*Рыбакъ* . . . въ 3 ч. 1 м.
*Люлька* . . . — 3 — 2 —

*Мари*. . . . — 3 — $2^1/_4$—
*Чайка*. . . . — 3 — $10^1/_2$—

Вѣтеръ былъ ровный отъ NtO, безъ волненія.

Обогнувъ маячныя суда *Альфа* и *Память Васи*, шлюпки прошли подъ кормой судейскаго судна:

*Мари* . . . въ 3 ч. 30 м.
*Рыбакъ* . . . — 3 — $30^1/_2$—
*Люлька* . . . — 3 — 45 —
*Чайка*. . . . — 3 — $47^1/_2$—

Затѣмъ, обойдя еще разъ маячныя суда, шлюпки окончили гонку:

*Рыбакъ* . . . въ 4 ч. 8 м.
*Мари*. . . . — 4 — $11^1/_2$—
*Чайка*. . . . — 4 — 54 —
*Люлька* отказалась отъ состязанія.

Хотя *Рыбакъ* прошелъ (1 ч. 7 м.) скорѣе другихъ назначенное для гонки разстояніе, но, сдѣлавъ навалъ на маячное судно *Альфа*, онъ потерялъ право на призъ, который былъ присужденъ шлюпкѣ *Мари*, сдѣлавшей гоночное разстояніе въ 1 ч. $9^1/_4$ м. Финка *Чайка*, употребивъ на состязаніе 1 ч. $43^1/_2$ м., выиграла пари, держанное между состязателями.

*Вторая парусная гонка*, на два приза отъ яхтъ-клуба: *серебряную модель якоря* и *морскую зрительную трубу*, назначена была для судовъ отъ 18 до 26 футъ длины, съ экипажемъ изъ членовъ клуба или постороннихъ любителей.

На это состязаніе записались слѣдующія суда рѣчнаго яхтъ-клуба: *Крестовскій*, $^1/_2$ палуб. ботикъ, длиною 18 ф. 2 д., рулевой Ивановъ; *Волна*, $^1/_2$ палуб. 2 мачт. яхточка, длиною 22 ф. 11 д., Марковъ; *Другъ*, $^1/_2$ палуб. ботикъ, длиною 26 футъ, Дребезговъ; *Щука*, $^1/_2$ палуб. ботикъ, длиною 19 ф. 4 д., Соколовъ; *Опасный*, $^1/_2$ палуб. 2 мачт. яхточка, длиною 23 ф., Сутугинъ; *Трентъ*, спасительная шлюпка, длиною 23 ф. 9 д., Шуйскій; *Память Васи*, $^1/_2$ палуб. яхточка, длиною 24 ф. 4 д., Щепковъ 2; *Моряна*, верейка, длиною 25 ф., Шауманъ; *Альфа*, $^1/_2$ палуб. ботикъ съ выдвижнымъ кялемъ, длиною 20 ф., Маршаловъ; *Чара*, верейка длиною 26 футъ, Рыкачевъ; *Наяда*, $^1/_2$ палуб. ботикъ, длиною 20 ф. 10 д., Образцовъ.

Во всѣхъ судахъ рулевые и экипажъ были изъ членовъ клуба, кромѣ верейки *Чара*, Августѣйшаго покровителя нашего клуба, которая управлялась во время состязанія посторонними любителями, моряками (офицерами).

Мѣсто для состязанія назначено было близъ сѣвернаго елагинскаго плавучаго маяка.

На день гонокъ, 18 августа, былъ командированъ морскимъ министерствомъ въ распоряженіе коммисіи пароходъ «Разсыльный», на буксирѣ котораго, въ 11 часовъ утра, 4 маячныя судна, а также нѣкоторыя изъ записавшихся на гонку, были отведены къ сѣверному маяку и къ 12 часамъ разставлены по мѣстамъ. Пароходъ «Разсыльный» занялъ мѣсто въ центрѣ фигуры, которую должны были обойдти состязующіяся суда; ботики *Константинъ* и *Капрера* составляли правое крыло, а ботики *Морфи* и *Забава*—лѣвое крыло фигуры. Каждое крыло представляло почти равносторонній треугольникъ, каждая изъ сторонъ котораго была нѣсколько болѣе версты. За кормою парохода стояла красная вѣха. Состязавшіяся суда должны были пройдти между этой вѣхой и кормой парохода, затѣмъ описать одинъ треугольникъ, правый; второй разъ пройдти подъ кормой парохода, описать лѣвый треугольникъ; пройдти третій разъ за кормой парохода, и, описавъ вторично правый треугольникъ, возвратиться подъ корму парохода, гдѣ оканчивалась гонка. Все пространство гонки составляло около $5^3/_4$ миль (10 верстъ).

Съ утра было тихо, но къ 12 часамъ, времени, назначенному для гонки, поднялся легкій W и вскорѣ обратился въ ровный вѣтерокъ, очень удобный для паруснаго состязанія.

Къ этому времени пришла изъ Кронштадта винтовая лодка «Панцырь», на буксирѣ которой была приведена верейка *Чара*. Въ 1 ч. пришелъ изъ С.-Петербурга пароходъ съ членами коммисіи, публикою и музыкою. Всѣ пароходы и суда, неучаствующіе въ гонкахъ, встали на якоря, близъ парохода «Разсыльный», на которомъ, по прибытіи судьи, свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмирала Н. А. Аркаса, и членовъ коммисіи, былъ поднятъ адмиральскій флагъ общества.

Всѣ суда, участвующія въ гонкѣ, передъ началомъ состязанія собрались въ лѣвомъ треугольникѣ, гдѣ, поставивъ паруса, ожидали, лежа въ дрейфѣ, сигнала начать гонку.

Въ 1 часъ 18 мин. былъ произведенъ первый сигнальный выстрѣлъ, по которому всѣ маячныя суда разцвѣтились флагами. Въ 1 ч. 28 м. послѣдовалъ второй выстрѣлъ, послѣ котораго всѣ состязующіяся суда снялись съ дрейфа и стали проходить подъ кормой адмиральскаго судна, въ слѣдующемъ порядкѣ:

*Альфа* . . . . въ 1 ч. 29 м.
*Память Васи*. . — 1— 30 —

*Моряна*. . . . — 1—30½—
*Щука* . . . . — 1—30¾—
*Крестовскій* . . — 1—30¾—
*Чара* . . . . — 1—31½—
*Волна* . . . . — 1—31¾—
*Опасный* . . . — 1— 34 —
*Наяда* . . . . — 1—36¾—
*Другъ* . . . . — 1— 43 —
*Трентъ*. . . . — 1—44¾—

Вскорѣ послѣ начала гонки на *Опасномъ* сломался руль, и онъ принужденъ былъ отказаться отъ гонки.

Обогнувъ правый треугольникъ, состязующіяся суда прошли пароходъ коммисіи:

*Чара* . . . . — 2 ч. 1 м.
*Моряна*. . . . — 2— 1½—
*Щука* . . . . — 2— 2¾—
*Волна* . . . . — 2— 4½—
*Память Васи*. . — 2— 7 —
*Наяда* . . . . — 2—14¼—
*Крестовскій* . . — 2— 15 —
*Альфа* . . . . — 2—21½—
*Другъ* . . . . — 2—32½—
*Трентъ*. . . . — 2— 44 —

Затѣмъ *Альфа* и *Крестовскій* отказались. Прочія суда, описавъ лѣвый треугольникъ, прошли:

*Чара* . . . . въ 2 ч. 23 м.
*Моряна* . . . — 2—25¼—
*Щука*. . . . — 2— 29 —
*Волна* . . . . — 2—30½—
*Память Васи* . — 2—31¾—
*Наяда*. . . . — 2—44¼—

Время момента прохожденія *Друга* и *Трента* не замѣчено.

Затѣмъ, обогнувъ во второй разъ правый треугольникъ, суда окончили состязаніе:

*Чара* . . . . въ 2 ч. 53 м.
*Моряна*. . . . — 2—59¼—
*Волна* . . . . — 3— 5 —
*Щука* . . . . — 3—10½—
*Память Васи*. . — 3—18¼—
*Наяда* отказалась.

*Первый призъ*, серебряная модель якоря, присужденъ коммисіею *Чаръ*, верейкѣ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ-Адмирала; она сдѣлала гоночную дистанцію, около 10-ти верстъ, въ 1 ч. $21^1/_2$ м.

*Второй призъ*, англійская зрительная труба, выданъ верейкѣ *Моряна*, прошедшей назначенное для состязанія пространство въ 1 ч. $28^3/_4$ м. Остальныя суда гоночное разстояніе сдѣлали: *Волна* въ 1 ч. $33^1/_4$ м., *Щука* въ 1 ч. $39^3/_4$ м. и *Память Васи*—въ 1 ч. $48^1/_4$ м.

*Третья парусная гонка*, на призъ яхтъ-клуба *большой ящикъ съ полнымъ столовымъ и чайнымъ сервизомъ*, была назначена для обтиковъ и яхточекъ не свыше 15 тоннъ вмѣстительности, съ рулевыми изъ членовъ клуба или постороннихъ любителей.

На это состязаніе записались слѣдующія суда яхтъ-клуба:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| шкуна *Гриллѣ*, | рулевой | Шауманъ, | въ 9,12 | тонновъ |
| ботъ *Константинъ* | — | Шеньянъ | — 10,82 | — |
| тендеръ *Гуляка* | — | Маршаловъ | — 8,36 | — |
| ботикъ *Наяда* | — | Нестеровъ | — 3,38 | — |
| верейка *Моряна* | — | Прево | — 3,63 | — |
| ботикъ *Другъ* | — | Дребезговъ | — 4,62 | — |

и постороннихъ любителей:

тендеръ *Голубь*, рулевой Ротчевъ 1-й, въ 12,87 тон.

баржа вице-адм. Фонъ-Шанца, рулевой Назимовъ, дл. 42 фута.

Мѣстомъ для состязанія была назначена, такъ называемая моряками «Маркизова лужа».

Пространство гонки опредѣляли: два невскіе плавучіе маяка и винтовая лодка «Панцырь», поставленная на якорь на траверзѣ Петергофа съ Лисьимъ носомъ. Суда должны были начать гонку у сѣвернаго маяка, пройдя подъ корму парохода «Разсыльный», на которомъ помѣщалась коммисія; затѣмъ обогнуть съ правой стороны лодку «Панцырь», южный маякъ, и окончить состязаніе у сѣвернаго маяка, пройдя его также съ правой стороны. Все пространство гонки составляло около $16^1/_4$ миль ($28^1/_2$ верстъ).

Въ назначенный для состязанія день, 26 августа, къ 12 часамъ, всѣ участвующіе, а также и коммисія, собрались на пароходъ «Разсыльный». Былъ совершенный штиль. Коммисія предполагала уже отложить состязаніе, но въ $^1/_2$1 часа слабо задувшій отъ S вѣтерокъ далъ надежду на возможность исполнить гонку.

Въ часъ послѣдовалъ первый сигнальный выстрѣлъ, послѣ котораго всѣ яхточки начали сниматься съ якорей и ставить паруса.

Послѣ втораго сигнала, въ 1 ч. 10 м. онѣ вступили въ состязаніе въ слѣдующемъ порядкѣ:

| | | |
|---|---|---|
| *Голубь* | 1 ч. | 12½ м. |
| *Гуляка* | 1 » | 13¼ » |
| *Баржа* | 1 » | 14 » |
| *Грилле* | 1 » | 14¾ » |
| *Константинъ* | 1 » | 15¾ » |
| *Наяда* | 1 » | 16½ » |
| *Моряна* | 1 » | 25 » |

*Другъ*—неявился.

Около ½3 часа налетѣлъ жестокій шквалъ отъ S, съ градомъ, молніею и дождемъ. Задувшій послѣ шквала слабый SW вѣтерокъ, позволилъ судамъ обогнуть лодку «Панцырь», въ слѣдующемъ порядкѣ:

| | | |
|---|---|---|
| *Баржа* | 2 ч. | 46 м. |
| *Голубь* | 2 » | 48½ » |
| *Грилле* | 3 » | 22 » |
| *Константинъ* | 3 » | 27 » |
| *Гуляка* | 3 » | 38 » |

Верейка *Моряна* и ботикъ *Наяда* послѣ шквала возвратились домой.

Около 4 часовъ, налетѣлъ второй шквалъ, еще сильнѣе перваго, также отъ S, съ громомъ, молніею и проливнымъ дождемъ. Въ этотъ шквалъ у шкуны *Грилле*, изорвало стаксель, у бота *Константинъ* свернуло стеньгу, а тендеръ *Гуляка* потерялъ люкъ.

Въ 5 часовъ совершенно заштилѣло и коммисія въ 6 часовъ, тремя пушечными выстрѣлами, съ южнаго маяка, дала знать объ отмѣнѣ гонки.

*Новое состязаніе* назначено было 8-го сентября. Программа осталась та же, но только разстояніе немного было уменьшено, а именно: W-е маячное судно, барказъ, былъ поставленъ на траверзѣ Лисьяго носа съ Стрѣльною. Все разстояніе для гонокъ было 13½ миль (24 версты).

Въ ½11 часа утра, коммисія и командоръ яхтъ-клуба В. Ю. Познанскій, выбранный въ судьи состязанія, прибыли на пароходѣ «Араксъ». Вѣтеръ былъ ровный отъ NW, отошедшій потомъ къ W.

Послѣ сигнальнаго, въ 11 часовъ, свистка съ парохода «Араксъ», суда прошли подъ кормою его въ такомъ порядкѣ:

| | | |
|---|---|---|
| *Гуляка* | въ 11 ч. | 1½ м. |
| *Баржа* | — 11 » | 2½ » |

*Голубь* . . . . — 11 » 3 »
*Грилле* . . . . — 11 » 3¼ »
*Другъ* . . . . — 11 » 3¾ »
*Константинъ* . . — 11 » 5 »

Ботикъ *Наяда* и верейка *Моряна* на состязаніе не явились.

W-е маячное судно обогнули:

*Баржа* . . . . въ 12 ч. 9¾ м.
*Грилле* . . . . — 12 » 12½ »
*Голубь* . . . . — 12 » 15½ »
*Гуляка* . . . . — 12 » 18 »
*Константинъ* . . — 12 » 25 »
*Другъ* . . . . — 12 » 48 »

Южный маякъ прошли:

*Баржа* . . . . въ 12 ч. 50 м.
*Грилле* . . . . — 12 » 55 »
*Голубь* . . . . — 1 » — »
*Гуляка* . . . . — 1 » 5 »
*Константинъ* . . — 1 » 18 »
*Другъ* . . . . — 1 » 35 »

Къ мѣсту окончанія гонки прибыли:

*Баржа* . . . . въ 1 ч. 27 м.
*Голубь* . . . . — 1 » 38½ »
*Грилле* . . . . — 1 » 42 »
*Гуляка* . . . . — 1 » 47 »
*Константинъ* . . — 2 » 6½ »
*Другъ* . . . . — 2 » 25 »

Такимъ образомъ *Баржа* почетнаго члена нашего клуба вице-адмирала И. И. фонъ-Шанца, построенная по его же чертежу—взяла призъ, пройдя разстояніе, около 24 верстъ, въ 2 ч. 24½ мин.

Прочія суда это растояніе сдѣлали:

*Голубь* . . . . въ 2 ч. 35½ м.
*Грилле* . . . . — 2 » 38¾ »
*Гуляка* . . . . — 2 » 45½ »
*Константинъ* . . — 3 » 1½ »
*Другъ* . . . . — 3 » 21¼ »

Число судовъ, допущенныхъ къ состязанію въ теченіе послѣднихъ трехъ лѣтъ, обозначено въ слѣдующей таблицѣ:

| Судовъ: | 1861 г. | 1862 г. | 1863 г. |
|---|---|---|---|
| гребныхъ . . . . . | 22 | 21 | 41 |
| парусныхъ . . . . . | 9 | 17 | 23 |
| Итого. . | 31 | 38 | 64 |

Если мы еще вспомнимъ, что много судовъ въ 1863 году было недопущено по разнымъ причинамъ на гонки, то цифра 1863 года —64, окажется значительно превышающею таковыя же цифры прежнихъ лѣтъ.

Изъ этого видно, что охотниковъ участвовать въ гонкахъ весьма много, и что увеличиваніе числа состязаній, удовлетворяющее этой потребности, есть прямая обязанность нашего общества; но ограниченныя его средства поставляютъ, къ сожалѣнію, извѣстный предѣлъ, за который соблюденіе матеріальныхъ интересовъ клуба не позволяетъ переходить.

Обращаясь къ частностямъ, необходимо замѣтить, что число постороннихъ состязателей съ каждымъ годомъ увеличивается. Что же касается до членовъ клуба, то ихъ является менѣе на гребныя и болѣе на парусныя гонки.

Послѣднее обстоятельство свидѣтельствуетъ еще разъ, о развитіи клуба и о распространеніи охоты къ морскому дѣлу между его членами, потому что всѣмъ извѣстно, какъ трудно въ Петербургѣ пріобрѣтать хорошо вооруженныя парусныя суда, такъ какъ охтенскіе мастера относительно этого предмета не имѣютъ достаточныхъ познаній; другихъ же средствъ вооружать парусныя суда, для частныхъ лицъ, здѣсь пока не представляется.

Имѣя въ виду, что незначительная сумма, остававшаяся въ кассѣ клуба, предназначалась для улучшенія новой дачи, комитетъ, отказавшись отъ мысли устроить, по примѣру прежнихъ лѣтъ, катокъ для катанія на конькахъ, никогда не окупавшійся, пришелъ къ убѣжденію, что лучшимъ средствомъ для соединенія нашего общества зимою было бы учрежденіе, по подпискѣ, популярныхъ чтеній изъ предметовъ, относящихся до морскаго дѣла. Это предположеніе встрѣтило живое сочувствіе со стороны нѣсколькихъ морскихъ офицеровъ, изъявившихъ готовность подѣлиться своими познаніями съ членами рѣчнаго яхтъ-клуба. Заручившись такими данными и условившись въ программѣ чтеній, комитетъ поручилъ командору исходатайствовать у морскаго министерства необходимое для сего помѣщеніе и разрѣшеніе. Почетный членъ нашего общества, Самуплъ Алексѣевичъ Грейгъ, принялъ любезное участіе въ осуществленіи столь полезной мысли и, по его ходатайству, испрошено было г. управляющимъ морскимъ министерствомъ Высочайшее соизволеніе на устройство яхтъ-клубомъ чтеній въ библіотекѣ морскаго ученаго комитета. Чтенія начались 9 января.

Въ теченіе зимы продолжались также, по подпискѣ, уроки гимнастики и фехтованія въ гимнастической залѣ главнаго адмирал-

тейства. Завѣдываніе этими занятіями членовъ клуба возложено было на нашего сочлена барона М. М. Розена.

Нынѣшней зимой приступлено было равнымъ образомъ къ приведенію въ порядокъ библіотеки клуба,—трудъ, принятый на себя членомъ техническаго отдѣленія комитета Д. И. Маршаловымъ. Хотя эта библіотека состоитъ пока изъ небольшаго числа книгъ и брошюръ, но для удобнаго пользованія ею все-таки оказывается необходимымъ имѣть систематическій каталогъ. Изъ составленной уже временной описи видно, что въ нашей библіотекѣ 162 сочиненія различныхъ наименованій; онѣ заключаются въ 310 книгахъ и брошюрахъ, 7-ми чертежахъ и 11-ти картахъ. Кромѣ того, при библіотекѣ находятся 5 моделей различныхъ судовъ. Всѣ модели и большая часть книгъ, брошюръ и чертежей пожертвованы гг. членами общества.

На будущее время предполагается пріобрѣтать только сочиненія, прямо относящіяся къ цѣли клуба, а потому подписка на журналы не морскаго содержанія производима не будетъ. Также предполагается увеличить, по возможности, собраніе чертежей и моделей для доставленія хорошихъ образцовъ членамъ клуба, желающимъ построить или вооружить судно. Въ настоящее время г. Маршаловъ приступилъ къ составленію систематическаго каталога и предполагаетъ раздѣлить его на 10 отдѣловъ: I) С.-Петербургскій рѣчной яхтъ-клубъ, II) яхтъ-клубы, III) строеніе вооруженіе, чертежи и рисунки судовъ, IV) судовожденіе, судоуправленіе, карты, планы и флаги, V) гонки судовъ, VI) гимнастика, фехтованіе, плаванье, катанье по льду и стрѣльба въ цѣлъ, VII) путешествія, описанія и случаи на морѣ, VIII) Морской Сборникъ и Кронштадтскій Вѣстникъ, IX) уставы, правила, отчеты и словари и X) книги и брошюры смѣшаннаго содержанія. Такъ какъ Морской Сборникъ и Кронштадтскій Вѣстникъ содержатъ много статей, по содержанію своему прямо относящихся до цѣли нашего общества, то для удобнаго ихъ отысканія предполагается внести всѣ эти статьи въ каталогъ особо. Каталогъ будетъ состоять изъ отдѣльныхъ карточекъ, соединенныхъ по каждому отдѣлу въ особый томикъ, и установка книгъ на дачѣ клуба будетъ сдѣлана по новѣйшей системѣ, введенной теперь почти во всѣхъ библіотекахъ. За тѣмъ предполагается составить инвентарный каталогъ, по порядку размѣщенія книгъ на полкахъ, который будетъ служить для повѣрки библіотеки.

Вслѣдствіе изъявленнаго общимъ собраніемъ желанія, устроено было зимою нѣсколько семейныхъ вечеровъ, по примѣру такихъ же лѣтнихъ собраній, въ прекрасномъ помѣщеніи г. Огюста у полицей-

скаго моста. Эти вечера оказались очень хорошимъ средствомъ для поддержанія связи между членами нашего общества и ихъ семействами, по необходимости ослабѣвающей въ продолженіе долгой зимы; за входъ на вечера взималась умѣренная плата какъ съ членовъ, такъ и съ гостей, и такимъ образомъ на устройство этого пріятнаго развлеченія употреблена весьма незначительная сумма. Число посѣтителей семейныхъ собраній было пока не слишкомъ велико, но господствовавшая на нихъ непринужденная веселость и старанія комитета устранить всякую изъисканность туалетовъ служатъ ручательствомъ, что современемъ эти вечера, при должномъ ихъ развитіи, могутъ даже доставить нашей кассѣ небольшой доходъ.

Въ теченіе 1863 года комитетъ посвящалъ свободное отъ текущихъ занятій время на усовершенствованіе различныхъ постановленій клуба и на печатаніе нѣкоторыхъ необходимыхъ брошюръ. Такъ, въ началѣ года были изданы, утвержденныя общимъ собраніемъ, дополнительныя правила къ нашему уставу, за тѣмъ напечатаны: сигнальная система клуба, съ иллюминованными рисунками флаговъ, и новыя правила для гонокъ. Послѣднія оказалось полезнымъ подвергнуть новому пересмотру, съ цѣлію облегчить для состязующихся исполненіе различныхъ формальностей при записке на гонки, привлечь большее число состязателей на гребную гонку, назначаемую для приза отъ морскаго вѣдомства, и уничтожить подписку на гонки, безъ значительнаго уменьшенія средствъ на устройство оныхъ. Хотя гоночныя правила по своему спеціальному характеру зависятъ, на основаніи § 17 правилъ клуба, отъ окончательнаго утвержденія техническаго отдѣленія комитета, но какъ новый проэктъ содержитъ нѣсколько коренныхъ измѣненій, то въ предупрежденіе могущихъ возникнуть неудовольствій, комитетъ предполагаетъ прежде напечатанія заявить его общему собранію. Къ новому году изданъ списокъ членовъ и судовъ клуба съ нѣкоторыми дополненіями и измѣненіями противу прежняго списка, а также составленъ комитетомъ весьма полезный сводъ изъ Высочайше утвержденнаго устава и изъ правилъ клуба, разновременно утвержденныхъ общимъ собраніемъ. Этотъ сводъ окончательно пересматривается въ настоящее время, съ тѣмъ, чтобъ предложить общему собранію утвержденіе нѣсколькихъ новыхъ существенныхъ измѣненій.

Комитетъ считаетъ особенно пріятнымъ долгомъ заявить вамъ, милостивые государи, о томъ содѣйствіи, которое наше общество постоянно встрѣчаетъ какъ со стороны морскаго вѣдомства, такъ и отъ многихъ своихъ членовъ и даже отъ лицъ постороннихъ. Это

содѣйствіе, выражающее дорогое для клуба вниманіе и сочувствіе, значительно облегчаетъ намъ, при недостаточности собственныхъ средствъ, достиженіе предположенныхъ цѣлей.

Такимъ образомъ морское вѣдомство оказало въ минувшемъ году большую помощь Яхтъ-Клубу при устройствѣ гонокъ доставленіемъ многихъ необходимыхъ предметовъ, и присылкою пароходовъ и матросовъ; осенью, когда представилась надобность въ перевезеніи на новую дачу мачты, пристани и имущества клуба—все это было исполнено данными отъ здѣшняго порта средствами и стопло намъ ничтожныхъ расходовъ; морскому министерству обязаны мы также осуществленіемъ мысли о популярныхъ чтеніяхъ изъ морскихъ наукъ; въ здѣшнемъ адмиралтействѣ исправлена и вооружена одна изъ нашихъ яхтъ, съ незначительными издержками для ея владѣльцевъ, наконецъ гидрографическимъ департаментомъ присланы въ подарокъ клубу: прекрасная карта на 6 листахъ устьевъ Невы и 30 экземпляровъ правилъ для предупрежденій столкновеній судовъ въ морѣ.

Гг. члены клуба и постороннія лица также выразили теплое сочувствіе нашему дѣлу всякаго рода содѣйствіемъ и различными приношеніями. Г. Кудрявцевъ согласился, на выгодныхъ условіяхъ, принять на себя постройку клубской дачи на участкѣ земли, отданномъ клубу княземъ Бѣлосельскимъ-Бѣлозерскимъ на 24 года съ пониженіемъ арендной платы. Г. Тайвани давалъ свои пароходы для перевозки музыкантовъ нѣсколько разъ безплатно, а остальное время —за умѣренную цѣну. Многіе члены участвовали въ подпискѣ для пріобрѣтенія призовъ на гонки и для устройства музыкальныхъ вечеровъ; призы были также даны гг. Тайвани, Дребезговымъ и неизвѣстнымъ любителемъ. Горный инженеръ подполковникъ Фелькнеръ въ бытность въ Лондонѣ осмотрѣлъ, по порученію комитета, машинное производство судовъ и доставилъ о немъ брошюры съ рисунками. Такія же свѣдѣнія присланы намъ членомъ-корреспондентомъ В. В. Садлеромъ, который всегда съ особенною готовностію содѣйствуетъ заказамъ нашимъ въ Англіи. Къ числу приношеній относятся слѣдующія: г. Дребезговъ прислалъ модель ялика, сдѣланную его 15 лѣтнимъ сыномъ и чертежи различныхъ судовъ; г. Познанскій—модель ботика съ выдвижнымъ килемъ; г. Цимара подзорную трубу съ подставкою; г. Ивашенцовъ—большіе песочные часы; г. Усовъ— издаваемую имъ газету «Сѣверную пчелу» за 4 лѣтніе мѣсяца 1863 г.; г. Куманинъ—газету С. Петербургскія вѣдомости за то же время; гг. Маршаловъ, Фрейгангъ и Куницкій доставили различныя книги и брошюры.

Въ отчетѣ прошлаго года были изложены первоначальныя распо-

ряженія по дѣлу о построеніи собственной дачи клуба. Это дѣло, отъ котораго наше общество должно ожидать самыхъ выгодныхъ послѣдствій, составляло въ теченіе истекшаго года одну изъ главныхъ заботъ комитета и въ настоящее время оно до того подвинулось, что чрезъ три мѣсяца мы надѣемся праздновать новоселье на Крестовскомъ островѣ. Вамъ уже извѣстно, милостивые государи, что наша дача строится г. Кудрявцевымъ на участкѣ, отданномъ въ аренду на 24 года княземъ Бѣлосельскимъ-Бѣлозерскимъ.

Особая коммисія изъ 6 членовъ, на основаніи предоставленнаго ей общимъ собраніемъ права, составила и утвердила проэкты условій съ этими лицами, и за тѣмъ наблюденіе за ходомъ постройки возложено было сперва на гг. Цимару, Александрова и Новицкаго, а впослѣдствіи второй и третій были замѣнены гг. Росси и Петерсономъ. При ближайшемъ обсужденіи всѣхъ частей первоначальнаго проэкта оказалось необходимымъ его во многомъ измѣнить: такимъ образомъ планы и фасады дачи окончательно избраны изъ рисунковъ, представленныхъ г. Новицкимъ; общую стоимость работъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и число подписанныхъ паевъ пришлось увеличить; наконецъ, независимо отъ работъ, производимыхъ г. Кудрявцевымъ, комитетъ нашелся вынужденнымъ исполнить нѣкоторыя безотлагательныя работы хозяйственнымъ образомъ на счетъ клуба и предполагаетъ тѣмъ же порядкомъ произвесть еще подобныя работы будущею весною. Общій результатъ этихъ измѣненій тотъ, что первыя шесть лѣтъ ежегодные платежи, по случаю построенія дачи, будутъ довольно тяжелы для кассы клуба, хотя впрочемъ они ни сколько не выходятъ за предѣлы возможности, указываемые опытомъ прежнихъ лѣтъ; за то клубъ пріобрѣтаетъ прекрасную дачу, съ отличною гаванью для судовъ, пространнымъ сараемъ для ихъ сохраненія зимою и помѣстительною залою, въ которой чувствовалась настоятельная надобность. Если при этомъ, вслѣдствіе увеличенія числа членовъ и содѣйствія лицъ, сочувствующихъ дѣлу нашего общества, окажется въ скоромъ времени возможность устроить на дачѣ: купальню, гимнастику, фехтовальное зало, стрѣльбище и кегельбанъ, то можно смѣло сказать, что будущность рѣчнаго яхтъ-клуба вполнѣ обезпечится. Въ заключеніе этой статьи комитетъ считаетъ долгомъ свидѣтельствовать о неутомимой дѣятельности и отличной распорядительности членовъ-наблюдателей за постройкой дачи, гг. Петерсона и Цимары, которые, своими неусыпными заботами, преодолѣли многія встрѣчавшіяся препятствія и способствовали осуществленію столь важнаго для насъ предпріятія.

Окончательно утвержденныя основанія, на коихъ сооружена клубская дача, съ подробнымъ объясненіемъ предстоящаго разсчета со строителемъ и пайщиками, а равно съ указаніемъ ежегодныхъ платежей клуба въ теченіе 12 лѣтъ,—изложены въ особенномъ положеніи за печатью и скрѣпою комитета.

Командоръ Яхтъ-Клуба **В. Познанскій**. Члены комитета: **Д. Маршаловъ, П. Образцовъ, К. Ивановъ, Ив. Сутугинъ, Р. Цимара, К. Михельсонъ.**

# СМѢСЬ

---

## О новомъ способѣ исправлять поврежденныя суда.

Недавно получено мною отъ извѣстнаго корабельнаго мастера абовской верфи, г. Юргенсена письмо, въ которомъ онъ пишетъ:

Въ декабрѣ 1862 года, бригъ въ 400 тоннъ, нагруженный лѣсомъ, шедшій изъ Гельсингфорса въ Средиземное море, всталъ, около Утт-э, на каменный рифъ, на которомъ онъ и оставался до весны 1863 года.

Прежде чѣмъ бригъ этотъ затонулъ, грузъ его, помѣщаемый между верхнею и среднею палубами, успѣли снять, послѣ чего онъ углубился въ воду до верхнихъ бимсовъ, плавая, такъ сказать, на трюмномъ грузу, и въ такомъ видѣ приведенъ былъ весною 1863 года къ Бекгольмену.

Удостовѣрившись въ невозможности откачивать изъ брига воду, попробовали его перекантовать вверхъ килемъ, но такъ какъ и это не удалось, то я принужденъ былъ прибѣгнуть къ слѣдующимъ мѣрамъ:

Изъ толстой, новой парусины, сшили мѣшокъ, такой величины, чтобы обхватить весь бригъ отъ киля до планширя. Спустя 4 часа послѣ того какъ подъ бригъ былъ подведенъ мѣшокъ, и закрѣпленъ надлежащимъ образомъ по борту—изъ брига выкачали всю воду и къ вечеру того же дня сняли весь остальной грузъ.

Къ тому времени, когда бригъ привели къ городской верфи для килеванія, съ лѣвой его стороны, по борту, на футъ выше грузовой ватерлиніи, снаружи мѣшка приколотили рыбины и для того, чтобы мѣшокъ прилегалъ къ борту совершенно вплотную, проконопатили зазоръ, оставшійся между рыбинами и парусиною мѣшка.

Проконопативъ потомъ весь лѣвый бортъ, также пазы около планширныхъ стоекъ и ватервельсовъ, накренили бригъ на лѣвый бокъ, на столько, чтобы киль вышелъ изъ воды.

Утвердивъ бригъ въ этомъ положеніи и спустивъ мѣшокъ съ правой стороны на плоты, увидѣли слѣдующія страшныя поврежденія. Отъ киля не осталось даже и слѣдовъ; оторвало 3 фута нижней части форштевня у грепа; отъ ахтерштевня также оторвало 6 футовъ; всѣ наборныя деревья, вдоль всего дна, были до такой степени сбиты, раздроблены и перемолоты, что обратились въ негодныя щепки; во многихъ мѣстахъ нашли большіе каменья, плотно засѣвшіе между наборными деревьями; отъ киля по обѣ стороны на 6 футовъ, наружной обшивки не оставалось и слѣда, а выше до скулъ она была совершенно раздроблена, и во многихъ мѣстахъ толщина ея не превышала $^1/_2$ дюйма. У самой же скулы, на всемъ пространствѣ между форъ и гротъ руслеными, обшивка была совсѣмъ оторвана и наборныя деревья раздроблены, въ чемъ можно было удостовѣриться еще до килеванія, при видѣ внутренней обшивки, доски которой, продавленныя во внутрь наборными деревьями, торчали врозь, пересѣкая другъ друга въ видѣ рогатинъ. Что же касается обѣихъ помпъ, то онѣ, подобно старымъ, гнилымъ зубамъ, выглядывали внаружу между этими развалинами.

Удостовѣрившись въ такомъ разрушенномъ состояніи судна, рѣшили его забраковать (кондемнировать) и продать, въ пользу того общества, въ которомъ онъ былъ застрахованъ, съ публичнаго аукціоннаго торга. Но пока для продажи этого брига соблюдались всѣ законныя формальности, прошелъ еще мѣсяцъ, въ продолженіе котораго бригъ, обтянутый мѣшкомъ, простоялъ у верфи, не требуя откачиванія воды болѣе какъ по получасу утромъ и вечеромъ, качая изъ одной его помпы. Къ концу мѣсяца, вслѣдствіе продолжительныхъ жаровъ, а вѣроятнѣе всего отъ накопившейся изъ трюма въ мѣшокъ глины и грязи, въ мѣшкѣ открылась дыра, что, къ несчастію, случилось въ воскресный вечеръ, когда на верфи не было рабочихъ. Но такъ какъ дѣйствовать рѣшительно и немедленно было крайне необходимо, то рабочихъ, хотя съ большимъ трудомъ, достали и вскорѣ принялись изо всѣхъ силъ выкачивать воду, въ продолженіе цѣлой ночи, ни на минуту не отходя отъ помпъ.

На другой день утромъ, съ правой стороны брига приколотили рыбины, такимъ же образомъ, какъ это было сдѣлано на лѣвой, а приколотивъ рыбины, обрѣзали мѣшокъ по кромку верхнихъ, вокругъ всего судна. Изъ этихъ обрѣзковъ, съ прибавкою новой парусины, сшили новый мѣшокъ, который опять подвели подъ бригъ.

Новый мѣшокъ этотъ успѣли сшить во-время, потому что безъ него бригъ, отъ сильнаго напора воды на парусину, наполнился уже до половины водою и черезъ часъ неминуемо пошелъ бы ко дну.

Черезъ часъ послѣ того, какъ подъ бригъ подвели новый мѣшокъ, приступили къ публичному аукціону, но какъ въ то же самое время изо всѣхъ помпъ полузатонувшаго брига продолжали усердно выкачивать воду, то присутствующіе покупатели до такой степени усомнились въ годности этого судна, что цѣнъ не объявили; вслѣдствіе чего бригъ, несмотря на то, что со дня его спуска на воду прошло только 6 лѣтъ, остался со всѣми его принадлежностями за верфью, въ 2650 рубляхъ.

Тогда, совершенно выкачавъ воду, приступили къ его исправленію. Для этого, во-первыхъ, накренили его на правый бокъ, въ томъ предположеніи, что лѣвая сторона повреждена менѣе прозой; на дѣлѣ предположеніе это оказалось совершенно основательнымъ. Потомъ, положивъ бригъ совершенно на бокъ, принялись замѣнять раздробленные шпангоуты новыми, временными, употребляя для этого распиленныя пополамъ, вдоль, еловыя деревья, около 6-ти дюймовъ толщиною. Верхніе концы этихъ деревьевъ крѣпились къ здоровымъ мѣстамъ надводной обшивки, а нижніе, согнувъ деревья, крѣпили, гдѣ только было возможно, къ раздробленнымъ флортимберсамъ, вдоль того мѣста, куда впослѣдствіи слѣдовало подвести новый киль. Временной наборъ этотъ одѣли обшивкою изъ досокъ въ $1^1/_2$ дюйма толщиною, а когда обшивку эту проконопатили и залили пазы, то къ нижней ея части приколотили опять мѣшокъ и, отрѣзавъ парусину отъ мѣшка, немного повыше рыбинъ, стали отходить гини и выпрямили бригъ.

По окончаніи этой работы, понадобилось накренить бригъ на упомянутую временную обшивку для исправленія праваго, наиболѣе поврежденнаго, бока.

Для капитальнаго же исправленія правой стороны потребовалось 5 недѣль, и не смотря на трудное положеніе брига, лежавшаго совсѣмъ на боку, иногда выдавалось нѣсколько дней сряду такихъ, въ которые не представлялось никакой надобности откачивать изъ него воду. Капитальное исправленіе лѣвой стороны было окончено въ 3 недѣли.

Въ концѣ своего письма г. Юргенсонъ говоритъ:

Въ описаніи моемъ я былъ, быть можетъ, слишкомъ подробенъ, но сдѣлалъ это потому, что мнѣ никогда не удавалось видѣть или слышать о подобномъ способѣ килеванія; и думаю, что онъ дѣйствительно никогда не былъ испытываемъ. Придуманный же мною спо-

собъ, къ великому моему удовольствію, удался какъ нельзя лучше, доказательствомъ чего можетъ служить этотъ самый бригъ, плавающій теперь въ Средиземномъ морѣ, въ совершенно исправномъ состояніи.

Недавно опять представился случай испытать этотъ способъ, а именно: для осмотра шведской шкуны въ 200 тоннъ, которую во время сильной качки такъ раздергало, что не представлялось никакой возможности успѣшно откачивать воду.

Теперь шкуна эта, также обтянутая мѣшкомъ, находится у Бекгольмена и ее, подобно бригу, придется продавать съ аукціоннаго торга, такъ какъ она оказалась до такой степени сгнившей, что рѣшительно не стоила исправленія. Поврежденіе ея состоитъ въ томъ, что около самыхъ скулъ, подъ всѣми четырьмя русленями, надводная часть отстала отъ подводной слишкомъ на 2 дюйма, въ чемъ легко можно удостовѣриться по состоянію внутренней обшивки въ трюмѣ.....

Такъ какъ въ дальнихъ плаваніяхъ могутъ встрѣтиться обстоятельства, требующія исправленія важныхъ поврежденій судна, въ такихъ портахъ, гдѣ нѣтъ ни доковъ, ни элинговъ, то я счелъ нелишнимъ познакомить молодыхъ офицеровъ съ этимъ отрывкомъ изъ моего дневника.

**И. фонъ-Шанцъ.**

4-го апрѣля 1864 года.

---

## Еще нѣсколько словъ о пользѣ соленія деревянныхъ судовъ.

Статьи мои, помѣщенныя въ Морскомъ Сборникѣ за 1859-й и 1861-й годы, подробно объясняли пользу соленія деревянныхъ судовъ. Желая подтвердить мои доказательства, приведу еще письмо, недавно полученное изъ Або:

Въ февралѣ 1847 года, на абовской верфи, былъ заложенъ 3-хъ мачтовый купеческій корабль «Атка» въ 600 тоннъ. Корабль этотъ строился изъ совершенно сыраго, сосноваго лѣса, вырубленнаго въ декабрѣ 1846 года, и такъ какъ обстоятельства заставляли спѣшить постройкою, то въ апрѣлѣ его наружная и внутренняя обшивки были уже вполнѣ окончены, а въ іюлѣ того же года онъ былъ спущенъ на воду. Во время постройки, его прокладывали на столько

тщательно солью, что къ окончанію работъ, шпаціи его были набиты вплотную. Но вскорѣ послѣ спуска на воду, въ трюмѣ, по всей обшивкѣ, стали показываться большія пятна зеленой плесени, доказывающія значительную степень сырости и вызывающія мнѣніе, что судно это, какъ построенное изъ сыраго лѣса, долго служить не будетъ.

Оставивъ Або въ сентябрѣ 1847 года, *Атка* сдѣлалъ въ продолженіе первыхъ 6-ти лѣтъ, три рейса въ Ситху и обратно въ Кронштадтъ. Въ слѣдующія 7 лѣтъ, онъ плавалъ между Сѣверной и Южной Америкой и Европой; въ послѣдніе же три года, т. е. по 1863 г., по разнымъ европейскимъ портамъ. Не мѣшаетъ замѣтить, что въ теченіе этихъ 16-ти лѣтъ *Атка* всего одинъ разъ былъ нагруженъ солью, грузъ которой онъ принялъ въ Кадиксѣ и доставилъ въ Або; это случилось въ 1860 году, спустя 13-ть лѣтъ послѣ спуска его на воду.

Наконецъ, лѣтомъ 1863 года, *Атка* возвратился въ Або для осмотра.

Принявъ во вниманіе, какъ совершенную сырость лѣса, употребленнаго на его постройку, такъ и трудныя плаванія, продолжавшіяся 16-ть лѣтъ сряду, въ теченіе коихъ *Атка* огибалъ мысъ Горнъ по крайней мѣрѣ 6-ть разъ, можно было ожидать важныхъ поврежденій, требующихъ, по всей вѣроятности, капитальной тимбировки. Но, къ удивленію, оказалось почти противное, а именно, поврежденія были только слѣдующія: въ кормѣ, въ самой острой ея части, гдѣ находился водяной трюмъ, наборъ и внутренняя обшивка были попрѣвши. Вслѣдствіе чего, въ наборъ вставили наличники, а обшивныя доски замѣнили новыми; изъ всего числа контртимберсовъ, половину замѣнили новыми; перемѣнили 2 бимса верхней палубы и 15 лежачихъ и висячихъ деревянныхъ кницъ. Весь же остальной наборъ, съ внутреннею и наружною обшивками, оказался на столько здоровымъ, что совершенно годился для дальнѣйшей службы.

Для осмотра набора въ остальныхъ частяхъ трюма, изъ внутренней обшивки, отъ лимбертортовъ до клямсовъ верхней палубы, были вырублены отверстія шириною въ $2^1/_2$ дюйма; а для осмотра набора снаружи, была отодрана вся обшивка вплоть до пояса, ниже болтовъ, крѣпящихъ вантпутенсы.

Не подлежитъ сомнѣнію, что гниль въ кормовой части трюма должно приписать течи изъ водяныхъ бочекъ, хранившихся въ этомъ мѣстѣ 16 лѣтъ сряду. Мнѣніе это подтверждается еще и тѣмъ, что тутъ же, какъ уже сказано, была испорчена и самая обшивка, тогда

какъ въ остальныхъ частяхъ трюма она оказалась совершенно годною.

Въ концѣ говорится: Теперь *Атка*, замѣнивъ поврежденныя части новыми, находится въ совершенной исправности, и такъ какъ, во время осмотра, соль повсюду была обновлена, то естественно ожидать, что судно это, при надлежащемъ присмотрѣ, прослужитъ еще и второе 16-ти-лѣтіе.

Предложивъ рядъ неопровержимыхъ фактовъ, доказывающихъ благотворное вліяніе соли на сохраненіе наборовъ и обшивокъ деревянныхъ судовъ, слѣдуетъ доказать, что впитываемая солью сырость не имѣетъ вреднаго вліянія на грузъ. Доказательствомъ того, что сырость не имѣетъ вреднаго вліянія на муку, чай и кофе, могутъ служить суда, проложенныя солью: *Атка*, американской компаніи корабль *Николай* и абовскій бригъ *Преціоза*. Первое изъ этихъ судовъ доставляло въ Ситху 3 груза муки, второе туда же 2 груза муки и изъ Кантона обратно 2 груза чаю; что же касается третьяго, то онъ перевезъ изъ Южной Америки въ Або 16 грузовъ кофе.

Въ этомъ же письмѣ приводится еще другой примѣръ долгой службы брига *Преціоза*, построеннаго въ Або въ 1847 году, также изъ сыраго, сосноваго лѣсу. Съ 1847 по 1863 годъ, бригъ этотъ ходилъ ежегодно въ Южную Америку съ грузомъ лѣса, привозя обратно кофе. При осмотрѣ его въ Або въ 1863 году, оказалось, что поврежденія были значительнѣе, чѣмъ у корабля *Атка*. Объясненіемъ этого обстоятельства можетъ служить то свѣдѣніе, что бригъ *Преціоза* въ продолженіе 16-ти лѣтъ не перевозилъ ни одного грузу соли, а это заставляетъ думать, что соль въ немъ обновлялась не такъ, какъ бы слѣдовало.

**И. фонъ-Шанцъ.**

4 апрѣля 1864 года.

## НѢСКОЛЬКО ВОЗРАЖЕНІЙ

## на «соображеніе о постройкѣ южной желѣзной дороги».

Въ московской газетѣ «Акціонеръ», 1863 г., № 43 и слѣдующ., помѣщена статья: «Соображеніе о постройкѣ южной желѣзной дороги», заслуживающая серьезнаго вниманія, по ясному изображенію крайней необходимости въ южной желѣзной дорогѣ, какъ для государства вообще, такъ и для многосторонних частныхъ цѣлей.

Отдавая полную справедливость благонамѣренности этой статьи, мы не во всемъ, однакожъ, согласны съ нею и постараемся объяснить въ чемъ именно, имѣя при этомъ въ виду исключительно общую пользу государства.

Въ статьѣ нашей: «Еще соображенія о южныхъ желѣзныхъ дорогахъ» (Сѣвер. Пч. № 333, 1862 года), очертивъ вкратцѣ экономическое состояніе южной полосы Россіи, мы, основываясь на собственномъ ежедневномъ убѣжденіи, говорили между прочимъ: «Въ Крыму, картина эта (т. е. экономическое состояніе) рисуется еще рельефнѣе, потому что на его долю выпала почти вся тяжесть невзгодъ, перечисленныхъ выше (застой въ производствѣ и торговлѣ, неурожаи и проч.). Хотя освобожденіе крестьянъ отъ обязательнаго труда, по ихъ малочисленности, не могло имѣть здѣсь серьезнаго вліянія на сельское хозяйство, но сокращеніе черноморскаго флота, отъ котораго не одинъ милліонъ ежегодно оставался въ рукахъ жителей Крыма, и выселеніе большаго числа его обитателей-татаръ не только не могли обѣщать въ ближайшемъ будущемъ какого либо улучшенія для края, но должны были, напротивъ, подѣйствовать весьма невыгодно на его благосостояніе, что дѣйствительно и случилось. Не смотря, однако, на всѣ эти неблагопріятныя обстоятельства, жители Крыма надѣялись еще, что дѣло поправитъ желѣзная дорога (начало работъ на линіи московско-ѳеодосійской дороги совпало съ выселеніемъ татаръ), что край въ скоромъ времени заселится вновь, и что желѣзная дорога привлечетъ въ него и работниковъ и капиталистовъ. Но увы! и эта надежда рушилась. Теперь Крымъ, богатый садами, солью, имѣющій нѣсколько хорошихъ морскихъ портовъ, обезлюдѣлъ; новые переселенцы, прибывшіе изъ внутреннихъ губерній и изъ Турціи, почти не селились въ немъ,

не смотря на щедрую поддержку и льготы правительства (*). Крымъ теперь почти также пустъ какъ послѣ выхода татаръ: въ городахъ нѣтъ торговли, населеніе уменьшилось; а въ степи, на обширныхъ пространствахъ, видны однѣ лишь развалины бывшихъ заселеній.»

Таково было экономическое состояніе Крыма почти два года тому назадъ. Состояніе это—да почти состояніе и всего юга Россіи—не улучшилось съ тѣхъ поръ, населеніе почти не прибавилось (**), земледѣліе въ жалкомъ состояніи, торговля въ застоѣ, вино, соль и прочія наши произведенія не имѣютъ сбыта и потому представляютъ собою лишь мертвый капиталъ, на который владѣльцы по большой части еще платятъ проценты. Всѣ коммерческіе люди почти безъ всякаго дѣла, однимъ словомъ—во всемъ совершенный застой, убивающій энергію и всякую предпріимчивость. Такимъ образомъ Крымъ изживаетъ остатки своихъ экономическихъ силъ (*) не вслѣдствіе истощенія своихъ произведеній, а скорѣе отъ ихъ избытка, который производители не имѣютъ возможности сбывать, не встрѣчая отовсюду непреодолимыхъ препятствій. Такъ-какъ экономическое положеніе остальной южной Россіи не многимъ лучше Крыма(**), то отъ того у насъ на югѣ вообще такъ живо и настоятельно и чувствуется потребность постройки желѣзной дороги, въ возможно скорѣйшемъ времени, пока не изчезли и тѣ силы, которыя у насъ еще остались послѣ почти 10-лѣтней борьбы съ разными невзгодами (*).

---

(*) «Фактъ этотъ отчасти объясняется тѣмъ, что въ Крыму около $^{26}/_{27}$ земли, притомъ лучшей, принадлежитъ помѣщикамъ, а крестьянинъ-выходецъ, да и иностранецъ выходецъ, неохотно селятся на помѣщичьей землѣ. Покупать же земли у помѣщиковъ переселенцы не имѣютъ средствъ, а можетъ быть и желанія, надѣясь получить отъ казны землю даромъ.»

(**) Мы слышали и читали упреки землевладѣльцамъ за то, что они не принимаютъ дѣятельныхъ мѣръ къ заселенію своихъ земель! Любопытно бы знать, какими средствами землевладѣльцы въ Крыму могутъ привлечь на свои земли поселенцевъ, когда въ настоящемъ экономическомъ состояніи, для новаго поселенца Крымъ не представляетъ ничего заманчиваго? Даже и для поселенія на казенной землѣ, значитъ на даровой, находится мало желающихъ!

(*) Мы могли бы подтвердить это не однимъ примѣромъ, еслибъ не убѣжденіе въ томъ, что для большинства читателей все это вовсе не такъ интересно, какъ для насъ, жителей Крыма, неоднократно удивлявшихся тѣмъ газетнымъ фельетонамъ, которые, будучи писаны за тридевять земель, стараются увѣрять почтеннѣйшую публику, что нынѣ въ Крыму все возраждается и снова разцвѣтаетъ.

(**) Такъ на дняхъ еще намъ очертили картину экономическаго быта землевладѣльцевъ и земледѣльцевъ въ Полтавской губерніи: нѣтъ денегъ, нѣтъ покупщиковъ на произведенія, которыя гніютъ въ скирдахъ. Четверть ржи, напримѣръ, стоитъ не дороже 1 руб. 50 к., овесъ четверть 80 ко., а въ Крыму въ то же время рожь стоитъ 5 руб. и 5 руб. 50 к., а овесъ 3 руб. 60 к.

(*) Какъ ни благодѣтельны, въ извѣстныхъ случаяхъ, и льготы и денежныя пособія или займы, но, не будучи въ состояніи устранить главнаго зла нашего эко-

Говоря здѣсь о югѣ, мы преимущественно говоримъ о восточной полосѣ его, такъ какъ въ западной, мудрою распорядительностію главнаго начальника южнаго края, строится дорога, которая, впрочемъ, на восточную полосу юга не можетъ имѣть рѣшительно никакого вліянія.

Судя по слухамъ, кажется, справедливымъ, предприниматели московско-севастопольской дороги отказались отъ постройки этой дороги; значитъ, опять неизвѣстно, когда, какими средствами и кѣмъ проложится въ Крымъ рельсовый путь, составляющій единственное средство, способное вновь возбудить нашу дѣятельность. Удачный примѣръ одесско-парканской дороги (*), кажется, не оставляетъ болѣе сомнѣнія на счетъ того, кѣмъ и какими средствами (хотя бы деньги и пришлось занять за границей) должна быть построена главная южная дорога, т. е. упирающаяся въ Крыму въ морѣ.

По этому вопросу мы, слѣдовательно, не расходимся въ мнѣніяхъ съ авторомъ статьи «Соображенія и проч.», но не можемъ, однакожъ, согласиться съ нимъ относительно времени постройки. Авторъ, откладывая постройку дороги собственно на югѣ еще на нѣсколько лѣтъ (*), говоритъ: «допустимъ, что мы начали строить дорогу отъ Москвы, а никакъ съ южной ея оконечности. Мы упоминаемъ объ этомъ самомъ естественномъ порядкѣ въ ходѣ постройки южной дороги единственно потому, что многіе предпочитаютъ начало построенія съ юга и въ основаніе своего мнѣнія приводятъ то, что тамъ запасено у насъ на 6 милліоновъ рельсовъ, и что тамъ легче и дешевле вести дорогу. Разсчетъ этотъ только кажущійся выгоднымъ, тогда какъ при болѣе внимательномъ разсмотрѣніи, онъ явится весьма и весьма легкимъ.

«При постройкѣ съ юга, положимъ отъ Севастополя, надобно будетъ довести чуть чуть не до Екатеринослава, или по крайней мѣрѣ до Александровска (Екатерин. губ.) т. е. немного менѣе 450 в., чтобы тутъ имѣть движеніе, приносящее какой нибудь чистый доходъ. Иначе, съ этимъ участкомъ будетъ тоже, что и съ волжско-донскою дорогою. Мы очень хорошо знаемъ, что она не только полезна, но необходима для Россіи, и между тѣмъ она теперь не

номическаго состоянія—застоя, онѣ далеко не приносятъ поддерживаемымъ ту помощь, которой отъ нихъ ожидаютъ. Сами по себѣ, эти пособія только увеличатъ, современемъ, безвыходное положеніе тѣхъ, которые воспользовавшись ими, увеличили количество долговъ.

(*) По слухамъ, заслуживающимъ вѣроятія, постройка одной версты этой дороги обойдется около 35 т. р.

(*) Именно, чрезъ 5 лѣтъ авторъ предполагаетъ ее окончить отъ Москвы до Александровска, какъ это видно изъ подробнаго перечня, сдѣланнаго въ статьѣ его.

только не приноситъ ни копѣйки чистаго дохода, но ведется себѣ въ убытокъ. Эти около 450 верстъ будутъ стоить по меньшей мѣрѣ 22 милліона, т. е. при 6½% безъ погашенія, требуютъ ежегодно 1 430 000, тогда какъ на шестимилліонной цѣнности рельсовъ, они не сохраняютъ болѣе 390 000. Выходитъ, что тутъ будетъ болѣе милліона ежегоднаго убытка. Это одно.

«При постройкѣ съ южной оконечности, рабочихъ надобно везти съ сѣвера, всѣ инструменты тоже. Поневолѣ много будетъ выгоднѣе привозить изъ-за границы, какъ дѣлало это главное общество русскихъ желѣзныхъ дорогъ; за все надобно будетъ платить золотомъ, т. е. терять на курсѣ, и выйдетъ дешевое далеко дороже дорогаго. Между тѣмъ нельзя не обратить вниманія и на то, что какую будущность не сулили бы вы дорогѣ, всегда плохая ея выручка отнимаетъ бодрость духа у предпринимателей и теряетъ довѣріе въ массѣ общества.

«Начавши строить отъ Москвы, — что шагъ впередъ, то ясная прибыль; тотчасъ же является чистый доходъ значительный и, слѣдовательно, при каждомъ открытіи дальнѣйшаго участка возрастаетъ довѣріе къ дорогѣ, съ нимъ возрастаетъ и желаніе содѣйствовать ея дальнѣйшей постройкѣ.»

На это возражаемъ.

Принявъ во вниманіе экономическое состояніе юго-восточной полосы Россіи, на которое мы указали въ началѣ этой статьи, нельзя полагать, чтобы всѣ выгоды, сулимыя авторомъ, могли перевѣсить тѣ убытки, которые понесетъ южный край, ожидая еще 5 лѣтъ осуществленія столь необходимой для него желѣзной дороги; и потому, мы думаемъ, что выгоднѣе будетъ—не для акціонера конечно, не смотря ни на какую гарантію заботящагося только о своемъ карманѣ, а для государства (какъ строителя или дарующаго гарантію, все равно)—нести «болѣе милліона ежегоднаго убытка въ теченіе 5—6 лѣтъ», но начать работы съ южной оконечности, ибо уже одного этого начала достаточно будетъ для того, чтобы почти мгновенно оживить весь край, привлечь къ югу потребителей, переселенцевъ, работниковъ и капиталы. А чтобы доказать, что предположенный убытокъ можетъ быть не такъ значителенъ, какъ думаетъ почтенный авторъ, позволимъ себѣ здѣсь еще разъ сдѣлать указаніе на одну прежнюю нашу статью: «Объясненіе къ вопросу о южныхъ желѣзныхъ дорогахъ» (издана отдѣльной брошюрой). Въ этой статьѣ мы сдѣлали разсчетъ, изъ котораго видно, что при настоящемъ положеніи вещей, не въ продолженіе 5—6 лѣтъ, а постоянно, каждый годъ, казна теряетъ, на одномъ акцизѣ съ соли, не менѣе 1½ мил. руб.

сер., слѣдовательно, тотъ временной убытокъ, о которомъ говоритъ авторъ, въ сущности будетъ чистымъ выгрышемъ (*).

Сдѣланное же авторомъ сравненіе дороги отъ Севастополя къ Днѣпру съ волжско-донской желѣзной дорогою совершенно ни съ чѣмъ несообразно: въ волжско-донской желѣзной дорогѣ нѣтъ и не можетъ быть рѣшительно никакой ни пользы, ни необходимости (*).

---

(*) Въ настоящее время крымскій соляной промыселъ, какъ мы и предсказывали въ нашей брошюрѣ «Объясненіе къ вопросу о южныхъ желѣзныхъ дорогахъ», стр. 5, еще значительнѣе упалъ: усиленная добыча соли прекратилась, а добытая соль, за неимѣніемъ путей для внутренняго сбыта и по причинѣ запрещенія ввоза ея въ Турцію, вслѣдствіе нашего новѣйшаго коммерческаго трактата,—разнообразя лишь пустынный видъ соляныхъ озеръ въ видѣ бугровъ—служитъ живымъ упрекомъ нашему неумѣнью пользоваться тѣми дарами, которыми надѣлила насъ природа.

«Россія, по богатству и обилію соли, принадлежитъ къ странамъ, наиболѣе щедро снабженнымъ природою симъ необходимымъ человѣку продуктомъ. Къ сожалѣнію, важнѣйшіе солончаки расположены на восточной и южной оконечностяхъ европейской Россіи и при такомъ географическомъ положеніи своемъ не могутъ устранить необходимости въ привозѣ въ сѣверную и западную часть имперіи иностранной соли,»—говоритъ докладъ отдѣла косвенныхъ сборовъ.

И такимъ образомъ около ¼ части всего количесва соли, потребляемаго въ Имперіи, привозится изъ-за границы, но вмѣсто того, чтобъ устроивать пути сообщенія, запретитъ ввозъ иностранной соли (хоть бы въ подражаніе Турціи, которая запретила ввозъ нашей соли только для того, чтобы покравительствовать ввозу англійской), убавить акцизъ съ своей и поощрять вывозъ ея за границу—отдѣлъ предложилъ убавить пошлину съ иностранной соли и прибавить акцизъ на свою.

(*) Волжско-донская дорога протянулась отъ Царицына и близъ маленькаго казачьяго поселка Калача «соединила Донъ съ Волгою». Такъ по крайней мѣрѣ говорилось у насъ въ печати. На самомъ дѣлѣ это не совсѣмъ такъ. Для людей торговыхъ по прежнему Волга сама по себѣ, а Донъ самъ по себѣ, по прежнему Волгу съ Дономъ соединяютъ чумаки, по прежнему идутъ главные грузы на волахъ; по прежнему Дубовка и Качалинъ служатъ главными соединительными пунктами между нашими двумя главными водными путями. Открытіе желѣзной дороги слишкомъ мало измѣнило обычный ходъ нашей торговли въ этомъ важномъ пунктѣ, связующемъ старую, центральную Россію съ портами черноморскими и Новороссіей.

«Представитель одного англійскаго торговаго дома въ Ростовѣ сообщилъ мнѣ—говоритъ г. Павловичъ въ своей любопытной статьѣ, помѣщенной въ 246 № Москов. Вѣд. 1863 г., результаты стараго способа транспортировки и новаго, при содѣйствіи желѣзной дороги и пароходовъ; результатъ тотъ, что новый перевозъ обходится до Ростова на четверть пшеницы въ 2 р. 25 к., старый же чумаками и на собственныхъ баркахъ, наемными бурлаками, въ 1 руб. 40 к.

«По словамъ главныхъ нашихъ хлѣбныхъ торговцевъ, старый способъ перевозки оказывается не только болѣе дешевымъ, но и болѣе удобнымъ, вѣрнымъ и скорымъ (чумаки берутъ хлѣбъ на мѣстѣ покупки и доставляютъ прямо и акуратно на суда). Желѣзная дорога требуетъ подвозки, свалки и нагрузки, при всемъ томъ возитъ неакуратно: пшеница, запроданная въ Ростовѣ къ маю мѣсяцу, приходила въ августѣ и даже въ сентябрѣ.»

«На Волжско-донской желѣзной дорогѣ (имѣющей протяженія 73 версты) пасса-

Еслибъ тѣ, которые вздумали строить эту дорогу, изучили сначала причины, по которымъ упразднилась прежде бывшая желѣзноконная дорога, то никакъ не могла бы осуществиться нелѣпая мысль—класть рельсы тамъ, гдѣ и природа и люди опредѣлили быть судоходному каналу (*).

Положите рельсы чрезъ Суэзскій перешеекъ, и кромѣ разоренія акціонерамъ,—это предпріятіе не будетъ имѣть никакихъ другихъ послѣдствій; проройте же судоходный каналъ, и это событіе возымѣетъ благодѣтельное вліяніе, можно сказать, на весь родъ человѣческій.

Далѣе, авторъ разсматриваемой нами статьи, о вопросѣ опредѣленія конечной точки южной желѣзной дороги говоритъ, что «это дѣло менѣе нежели третьестепенное». Но такое заключеніе онъ могъ вывести только или изъ того, что не взялъ въ соображеніе мѣстныя условія постройки, или незнакомъ съ ними, а основываетъ соображеніе свое на невѣрныхъ цифрахъ. Послѣднее заключеніе мы выве-

---

жирскія цѣны очень дороги: 1-й класъ 2 р. 20 к., 2-й—1 р. 65 к. а 3-й—95 к. За такую плату не очень то весело тащиться 6—8 часовъ»—говоритъ другой авторъ.

(*) Между Камышиномъ и Царицыномъ Волга приближается на весьма близкое разстояніе къ Дону; обѣ рѣки образуютъ самый замѣчательный волокъ южной Россіи,—около 65 верстъ длины, и не разъ рождалась мысль о соединеніи каналомъ двухъ великихъ водныхъ системъ. Остатки предпринятыхъ каналовъ видны теперь около Камышина. Первый каналъ начатъ по приказанію турецкаго султана Селима (или лучше сказать, его знаменитаго министра Соколли), хотѣвшаго такимъ образомъ провести въ Каспійское море флотъ противъ персіянъ. Съ этой цѣлью, какъ полагаютъ, въ 1550 году, дано было повелѣніе татарскому хану Девлетъ-Гирею прорыть каналъ, который былъ начатъ въ 20 верстахъ выше Камышина на возвышенной степи, между Иловлей и Камышинской. Остатки канала видны и теперь

Вслѣдъ за покореніемъ Азова, Петръ Великій призналъ полезнымъ соединить Волгу въ Дономъ и, по его повелѣнію, начатъ былъ каналъ въ 200 саженяхъ ниже канала Селима, въ 1697 году; но дѣло не удалось по недобросовѣстности начальника работъ и каналъ былъ брошенъ въ 1700 г. При императрицѣ Екатеринѣ II снова приступлено было къ прорытію канала, но пугачевскій бунтъ помѣшалъ работамъ. Послѣднія попытки были въ царствованіе Александра I и тоже не были приведены къ окончательному результату (см. Мор. Сбор. 1863 г. № 9, стр. 85 ч. неоф.) Наконецъ, въ новѣйшее время даже всѣ нѣмецкіе ученые убѣдились въ томъ, что не стоило два года толковать о нелѣпомъ прожектѣ соединенія Чернаго моря съ Каспійскимъ посредствомъ канала въ кумо-манычской низменности, потому что весьма удобно достигнуть того же результата, прорывъ каналъ между Дономъ и Волгою, въ предѣлахъ мѣстности, указанной Петромъ Великимъ.

И вотъ въ то время, какъ прорываютъ суэзскій перешеекъ, какъ даже Парижъ готовится соединиться съ моремъ судоходнымъ каналомъ (см. Canal Napoléon. Paris port de mer, ou prolongation en France du canal de Suez par Marseille, Lyon, Châlon-sur-Saône, Paris, Amiens et Dunkerque, par *F. de Croy*), мы до сихъ поръ не можемъ провести канала между Дономъ и Волгою, начавъ эту работу назадъ тому 167 лѣтъ.

ли изъ того, что авторъ вслѣдъ за вышеприведеннымъ цитатомъ говоритъ: «По календарю, Севастополь отъ Москвы 1437 верстъ, Ѳеодосія 1461 верста, слѣдовательно разстоянія разнятся между собою такъ мало, что странно было бы ставить проведеніе желѣзной дороги въ зависимость отъ такой ничтожной разницы. Вѣроятно изысканія для желѣзной дороги еще болѣе сократятъ различіе этихъ протяженій. Выборъ того или другаго крайняго мѣста будетъ зависѣть отъ относительной выгодности физическаго положенія, отъ большей дешевизны, представляемой мѣстностію направленія пути, и наконецъ отъ преимущества удобствъ, какія эта дорога доставитъ Крыму, идя тѣмъ или другимъ направленіемъ. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи, казалось бы, что направленіе на Севастополь выгоднѣе, ибо оно прорѣжетъ весь полуостровъ, почти по всей длинѣ его, тогда какъ, идя на Ѳеодосію, дорога почти исключительно отклонится къ его *западнымъ* берегамъ (*). Правда, что опустившись къ морю въ Ѳеодосію, желѣзная дорога будетъ своею для всѣхъ гаваней Азовскаго моря, слѣдовательно и для всего Дона. Но морское плаваніе на нѣсколько десятковъ верстъ къ Севастополю — плаваніе прибрежное; оно не сдѣлаетъ большой разницы. Слѣдовательно, въ этомъ отношеніи, какъ и въ отношеніи къ протяженію, выборъ между двумя южными гаванями можетъ быть весьма важенъ только для мѣстныхъ жителей того или другаго города, или его околицы, но не можетъ составить предмета спора въ государственномъ вопросѣ объ южной дорогѣ.»

Не знаемъ, какимъ календаремъ пользовался авторъ; по академическому календарю 1862 г. значится, что по почтовому тракту отъ Москвы до Севастополя 1434 версты, а отъ Москвы до Ѳеодосіи 1356 верстъ—разница въ 78 верстахъ (*). Объ этихъ то 78 верстахъ севастопольскій корреспондентъ Одесскаго Вѣстника въ 1 № настоящаго года говоритъ: «можно положительно сказать, что самыя главныя затрудненія при проведеніи московско-севастопольской дороги будутъ заключаться въ мѣстности отъ Севастополя до Симферополя (72 вер.).» Въ 4 № Одесск. Вѣст. тотъ же корреспондентъ даетъ намъ понятіе о затрудненіяхъ, встрѣчаемыхъ при исполненіи постройки и о цѣнности оной: «чтобы перерѣзать горный хребетъ, выходящій отъ

(*) Должно быть, здѣсь авторъ перемѣшалъ Ѳеодосію съ Севастополемъ, назвавъ направленіе на Ѳеодосію *западнымъ*.

(*) Въ академическомъ же календарѣ 1863 и 1864 года показано разстояніе отъ Москвы до Ѳеодосіи 1461 верста, а до Севастополя 1429; надо полагать, что въ календарѣ 1862 года почтовое разстояніе до Ѳеодосіи показано чрезъ Арабатскую стрѣлку а въ календарѣ 1863 и 1864 года черезъ Симферополь, иначе трудно объяснить это поразительное несходство въ цифрахъ одного и того же календаря.

сѣверной стороны Севастополя, и выдти въ бельбекскую долину, г. Ватсонъ (англійскій инженеръ) проэктировалъ тоннель, имѣющій нѣсколько верстъ длины и проходящій чрезъ возвышенность, лежащую между Шулью и Меккензи. Этотъ тоннель будетъ стоить два съ половиною милліона руб. и потребуетъ чрезвычайно много времени. Странно, отчего г. Ватсонъ такъ настойчиво желаетъ этой гигантской работы, когда даже обходъ вокругъ рейда стоилъ бы менѣе издержекъ и не представилъ бы такихъ громадныхъ затрудненій.»

Вотъ эти то грамадныя затрудненія и заставляютъ насъ не согласиться со взглядомъ автора на счетъ того, что вопросъ объ оконечной точкѣ южной желѣзной дороги болѣе нежели третьестепенный. Ясно, что, начавъ работы южной дороги отъ Севастополя, дорога можетъ быть выведена изъ Крыма не ранѣе 4—5 лѣтъ, тогда какъ начатыя работы главн. общ. по ѳеодосійской линіи могутъ быть въ теченіе одного года окончены въ Крыму и внѣ Крыма—до Атамана (137 верстъ). Это основываемъ вотъ на чемъ. На одесско-парканской дорогѣ окончено въ 3—4 мѣсяца земляныхъ работъ слишкомъ на 100 верстъ и начата уже кладка рельсовъ, такъ что, говорятъ, съ истеченіемъ года отъ начала работы, дорога будетъ совсѣмъ готова. На одесско-парканской желѣзной дорогѣ не имѣлось на мѣстѣ никакого рода заготовленія. На ѳеодосійской же линіи имѣется много подготовленнаго, и мѣстность, чрезъ которую она проходитъ, не представляетъ для постройки никакого рода препятствій (*). Кромѣ того, замѣтимъ еще, что по свѣдѣніямъ, опубликованнымъ въ журналѣ путей сообщенія (**), желѣзная дорога отъ Москвы до Севастополя будетъ имѣть протяженія около 1440 верстъ; а по изысканіямъ главн. общ. желѣзн. дорогъ (*), разстояніе отъ Ѳеодосіи 1383 версты. Слѣдовательно ѳеодосійская дорога потребуетъ сооруженія на 57 верстъ менѣе, чѣмъ севастопольская. Затрата же лишнихъ нѣсколькихъ милліоновъ на постройку этихъ лишнихъ 57 верстъ дороги къ Севастополю будетъ имѣть только тотъ результатъ, что отправляемымъ по этой дорогѣ товарамъ придется платить, сравнительно съ ѳеодосійскою дорогою, лишнихъ фрахтовыхъ денегъ съ каждаго пуда отъ 4 до $2^1/_2$ коп., смотря по разряду ихъ. Въ теченіе одного уже года эти копѣйки возрастутъ до нѣсколькихъ сотъ тысячъ рублей.

---

(*) Продолженіе постройки по сѣвернымъ уѣздамъ Таврической губерніи и южной части Екатеринославской губерніи до параллели Екатеринослава, по соображеніямъ техниковъ, не представляетъ никакихъ особенныхъ затрудненій и можетъ быть закончено въ дальнѣйшіе 2 года.

(**) Сѣвер. Почта № 255, 1863 года.

(*) Отчетъ общества за 1859 годъ, стр. 65 и слѣд.

И кромѣ того, по картѣ, приложенной къ табели линіи Чернаго и Средиземнаго морей, изданной при тарифѣ русскаго общества пароходства и торговли, показано разстояніе между Ѳеодосіею и Севастополемъ 120 миль. Это разстояніе должно пройдти всякое судно, идущее изъ азовскихъ портовъ или съ восточныхъ черноморскихъ береговъ. По настоящимъ цѣнамъ фрахта (на парусныхъ судахъ) (*) изъ азовскихъ портовъ въ черноморскіе разница въ цѣнѣ на пудѣ въ пользу Ѳеодосіи, среднимъ числомъ, 2 копѣйки (*), фрахтъ же, существующій для грузовъ изъ черноморскихъ портовъ за границу и обратно, зависитъ не отъ большей или меньшей близости того или другаго черноморскаго порта къ Константинополю, а лишь отъ большей или меньшей безопасности порта для стоянки судовъ. Стоянка судовъ въ ѳеодосійскомъ портѣ также безопасна, какъ и въ севастопольскомъ, и притомъ первый гораздо доступнѣе для коммерческихъ судовъ.

По всѣмъ изложеннымъ причинамъ, мы остаемся при томъ убѣжденіи, что южную дорогу лучше всего начать строить съ обѣихъ оконечностей въ одно время. Если же это почему нибудь невозможно, то предпочтительно—съ южной оконечности, а ради скорости и дешевизны постройки и для выгоднѣйшей эксплоатаціи—не отъ Севастополя, а отъ Ѳеодосіи, и потомъ уже, начиная отъ Чонгарской части Крыма, вести дорогу и къ Севастополю.

Мы этимъ и кончили бы наши возраженія почтенному автору «Соображенія и проч.», еслибъ не обратилъ онъ вниманія своихъ читателей на статейку, помѣщенную въ 239 № газеты «Народное Богатство» 1863 г., подъ заглавіемъ «Выгодна-ли вѣтвь на Ѳеодосію», а потому находимъ необходимымъ присовокупить, что насъ не столько удивляетъ то, что авторъ этой статейки почитаетъ нужнымъ вести желѣзную дорогу не въ Ѳеодосію, а въ Керчь, между прочимъ для того, чтобы возить по ней *неисчерпаемыя археологическія драгоцѣнности мало истощенныхъ кургановъ*, какъ удивляетъ насъ то, что о подобной статейкѣ упоминается въ серьезномъ и дѣльномъ трактатѣ! Но такъ какъ авторъ этой статейки желаетъ «полнаго» возраженія на его «краткую замѣтку и слабые доводы»; то мы совѣтуемъ ему прочесть корреспонденцію изъ Ѳеодосіи въ Морскомъ Сборникѣ, за

---

(**) Фрахтовыя цѣны на пароходахъ р. о. п. и т. изъ азовскихъ и кавказскихъ портовъ въ Ѳеодосію дешевле, чѣмъ въ Севастополь отъ 7 до 4 коп.

(*) Пудъ крымской соли, доставленной по желѣзной дорогѣ въ Севастополь, а отсюда отправленной въ азовскіе порты моремъ, станетъ коп. 4—5 дороже, чѣмъ та же соль, отправленная изъ Ѳеодосіи.

послѣдніе три года. Тамъ авторъ найдетъ для себя не только полное возраженіе, но и убѣжденіе въ томъ, что онъ писалъ о предметѣ, о которомъ не имѣетъ яснаго понятія.

One story is good until another is told.

**Е. Ш.**

Январь 1864 г.

---

## О крушеніяхъ и несчастныхъ случаяхъ.

### у береговъ Великобританіи въ 1862 году (*) и у береговъ Россіи, въ 1863 году.

Въ продолженіе 1862 года въ водахъ Великобританіи подверглись крушеніямъ и другимъ несчастіямъ 1827 (117 паровыхъ и 1710 парусныхъ) судовъ: 1429 великобританскихъ, 266 другихъ націй и 132, неизвѣстно какимъ націямъ принадлежавшихъ, а именно: 221 (180 великобр., 32 др. нац. и 9 неизв.) въ январѣ, 117 (85 великобр., 24 др. нац. и 8 неизв.) въ февралѣ, 163 (124 великобр., 26 др. нац. и 13 неизв.) въ мартѣ, 87 (68 великобр., 14 др. нац. и 5 неизв.) въ апрѣлѣ, 77 (65 великобр., 10 др. нац. и 2 неизв.) въ маѣ, 75 (59 великобр., 12 др. нац. и 4 неизв.) въ іюнѣ, 94 (72 великобр., 12 др. нац. и 10 неизв.) въ іюлѣ, 66 (54 великобр., 7 др. нац. и 5 неизв.) въ августѣ, 75 (57 великобр., 11 др. нац. и 7 неизв.) въ сентябрѣ, 346 (277 великобр., 38 др. нац. и 31 неизв.) въ октябрѣ, 179 (131 великобр., 39 др. нац. и 9 неизв.) въ ноябрѣ и 327 (257 великобр., 41 др. нац. и 29 неизв.) въ декабрѣ.

По числу тоннъ суда эти распредѣлялись: 341 не свыше 50 т., 441 отъ 51 до 100 т., 784 отъ 101 до 300 т., 186 отъ 301 до 600 т., 44 отъ 601 до 900 т., 20 отъ 901 до 1200 т. и 11 отъ 1200 и свыше.

---

(*) Извлечено изъ отчета, представляемаго ежегодно по повелѣнію королевы парламенту; An abstract of the returns made to Lords of commitee of privy council for trade of wraks and casualties which ocurred on and near the coasts of the united kingdom, from the 1 January to the 31 December 1862. Лондонъ, 1863 г., in fol., 80 стр., съ 4 картами (генеральною картою Великобританіи и картами Англіи, Шотландіи и Ирландіи), на которыхъ нанесены условными знаками всѣ крушенія и несчастія, случившіяся въ 1862 году. Карта Великобританіи съ подобными знаками за 1855 годъ приложена къ статьѣ *С. И. Елагина* «Спасительныя лодки» въ № 5 М. Сб. за 1857 годъ.

По времени постройки, суда эти имѣли: 122—менѣе 3 лѣтъ, 271—отъ 3 до 7 л., 131—отъ 8 до 10 л., 155—отъ 11 до 14 л., 216—отъ 15 до 20 л., 266—отъ 21 до 30 л., 125—отъ 31 до 40 л., 59—отъ 41 до 50 л., 25—отъ 51 до 60 л., 10—отъ 61 до 70 л., 1—отъ 91 до 100 л., и 442 неизвѣстно когда были спущены на воду.

Относительно груза: 165 судовъ были съ балластомъ (не считая угольныхъ), 593 съ углемъ, 128 угольныхъ съ балластомъ, 2 съ хлопчатою бумагою, 84 рыболовныхъ судовъ, 19 съ рыбою или масломъ, 109 съ хлѣбомъ, мукою и провизіею, 93 съ смѣшаннымъ грузомъ, 113 съ металлами, 31 съ навозомъ (съ удобреніемъ), морскою травою и пр., 55 съ пассажирами и смѣшаннымъ грузомъ, 13 съ картофелемъ и фруктами, 25 съ солью, 9 съ сахаромъ, кофе, пряностями, чаемъ и пр., 100 съ каменьями, аспидомъ, известью, кирпичами и глиною, 89 съ лѣсомъ, 2 съ винами и крѣпкими напитками и 197 съ различными или неизвѣстными грузами.

Изъ числа этихъ судовъ и грузовъ, были застрахованы: 711 судовъ на сумму 846 198 ф. с. и 84 груза на сумму 70 116 ф. с. Не было застраховано 371 судно и 223 груза. О 745 судахъ и 1163 грузахъ неизвѣстно, были ли они застрахованы или нѣтъ.

Изъ числа 1827 крушеній и несчастныхъ случаевъ было 338 столкновеній (676 судовъ).

Погибло 521 судно (66 отъ столкновеній) и 967 (272 отъ столкновеній) получили важныя поврежденія.

Причины совершенной гибели 455 судовъ (не считая столкновеній) были между прочимъ слѣдующія: неупотребленіе лота—въ 24 случаяхъ; ошибка, небрежность или незнаніе дѣла шкипера — въ 42; ошибки, небрежность или незнаніе дѣла лоцмана—въ 6; неисправность капитановъ—въ 6; неимѣніе лоцмана—въ 1; нашествіе на затонувшее днище—въ 7; плохія карты, скудное вооруженіе и пр.—въ 5; поврежденіе корпуса или руля или потеря мачтъ, реевъ или парусовъ—въ 40; сильное теченіе при маловѣтріи—въ 20; неудавшіеся повороты—въ 10; незадержаніе якоря—въ 18; разрывъ якорныхъ цѣпей и канатовъ—въ 48, и т. д. (*)

Гибель 66 судовъ отъ столкновеній произошла въ 3-хъ случаяхъ отъ худыхъ канатовъ, кабельтовыхъ и якорей; въ 1 случаѣ отъ близости берега; въ 4-хъ случаяхъ отъ тумана; въ 18—отъ оплошности часовыхъ; въ 4—отъ ошибочнаго разсмотрѣнія огней; въ 22—отъ

(*) Въ классификаціи причинъ несчастныхъ случаевъ не встрѣчается, подобно прежнимъ годамъ, разрядъ: нетрезвость шкипера.

несоблюденія постановленныхъ правилъ; въ 1—отъ ошибки лоцмана; въ 4—отъ небрежности и упущенія предосторожностей, въ 5—отъ неизбѣжныхъ причинъ; въ 3—отъ недостатка соображенія и въ 1 случаѣ отъ неизвѣстной причины.

Столкновеній было между пароходами на ходу—11 (3 днемъ и 8 ночью); между парусными судами на ходу—190 (40 днемъ и 150 ночью); между парусными судами, изъ коихъ одно на ходу, другое на якорѣ—32 (16 днемъ и 16 ночью); между пароходами и парусными судами, изъ коихъ оба на ходу—46 (11 днемъ и 35 ночью); между пароходами на ходу и парусными судами на якорѣ—6 (2 днемъ и 4 ночью), и между судами, стоявшими на якорѣ, но которыхъ дрейфовало или у которыхъ лопнули швартовы—53 (19 днемъ и 34 ночью); всего 338 столкновеній (91 днемъ и 247 ночью).

Въ теченіе 1862 года самые пагубные вѣтры были отъ SSW, SW, WSW, W и NW.

Изъ 4729 человѣкъ, составлявшихъ экипажи 1827 судовъ, жизнь которыхъ подвергалась опасности, погибли 690 чел. (*) и 4039 чел. были спасены:

| | |
|---|---|
| Спасительными лодками . . . . . | 327 |
| Помощію брошенныхъ съ берега концевъ посредствомъ мортиръ, ракетъ и проч. . . . . | 310 |
| Разными мелкими судами . . . . . | 407 |
| Мореходными судами и пароходами . . . . | 1082 |
| Собственными гребными судами . . . . . | 1488 |
| Самоотверженіемъ частныхъ лицъ. . . . . | 13 |
| Разными другими способами . . . . . | 412 |

Общества Board pf Trade National life boat institution израсходовали на содержаніе станцій и на денежныя награды и подарки 5629 ф. ст. 15 шил. (около 36 000 руб.)

Въ общемъ спискѣ лицъ, какъ англичанъ, такъ и иностранцевъ, получившихъ награды за поданіе помощи во всѣхъ моряхъ англійскимъ судамъ и за спасеніе погибавшихъ на нихъ людей, находится командиръ русскаго фрегата «Олегъ» капитанъ Андреевъ, которому присуждена зрительная труба, цѣною въ 8 ф. ст. 8 шил. за оказанную имъ помощь въ Финскомъ заливѣ 7 іюня 1862 года англійскому пароходу *Czar* изъ Лейта.

---

(*) 149 ч. въ январѣ, 26 въ февралѣ, 45 въ мартѣ, 59 въ апрѣлѣ, 14 въ маѣ; 12 въ іюнѣ, 17 въ іюлѣ, 17 въ августѣ, 4 въ сентябрѣ, 136 въ октябрѣ, 22 въ ноябрѣ и 189 въ декабрѣ.

Въ дополненіе къ свѣдѣніямъ о судахъ, потерпѣвшихъ крушенія и другія несчастія, около береговъ Англіи, въ 1862 г. мы представляемъ такія же числовыя данныя о бѣдствіяхъ, которымъ подверглись суда въ навигацію 1863 года, около нашихъ береговъ, въ Балтійскомъ, Черномъ, Бѣломъ и Каспійскомъ моряхъ. Сдѣлать какіе либо сравнительные выводы изъ тѣхъ и другихъ данныхъ почти невозможно, во первыхъ, потому, что метода, по которой собираются у насъ свѣдѣнія о крушеніяхъ, не одинакова съ англійскою методою; во вторыхъ, свѣдѣнія, доставляемыя въ гидрографическій департаментъ, отличаясь (за исключеніемъ бѣломорскихъ) возможною полнотою, все-таки не даютъ намъ нѣкоторыхъ данныхъ, которыя мы находимъ въ англійскомъ отчетѣ. Причина этому, разумѣется, кроется въ нашей непривычкѣ подводить все подъ точныя цифры, доискиваться точныхъ причинъ несчастія и въ ограниченности морскаго образованія нашихъ каботажныхъ шкиперовъ. Отъ этого часто экипажъ, потерпѣвшій крушеніе судна, не только не въ состояніи сообщить время постройки его, но даже и дать точныя свѣдѣнія о его вмѣстительности и количествѣ погибшаго на немъ груза; отъ этого, можетъ быть, по любви къ пословицѣ—«кто старое помянетъ, тому глазъ вонъ», рѣдко возможно доискаться и до истинныхъ причинъ крушенія каботажнаго судна. Во всякомъ случаѣ, мы сочли нелишнимъ сдѣлать выводы изъ представляемыхъ отчетовъ, такимъ образомъ, чтобы они, при тѣхъ же самыхъ рубрикахъ, могли бы послужить хотя для наглядnаго сравненія ихъ съ выводами изъ англійскихъ отчетовъ.

Въ навигацію 1863 года, около русскихъ береговъ подверглись крушеніямъ и другимъ несчастіямъ 66 судовъ (65 парусныхъ и 1 пароходъ), изъ которыхъ 29 русскихъ (4 россійско-финляндскихъ), 36 иностранныхъ и 1 неизвѣстно какой націи. Изъ этихъ несчастныхъ случаевъ, 41 было въ Балтійскомъ морѣ (въ Финскомъ заливѣ—21, въ Рижскомъ—3 и въ Балтійскомъ морѣ собственно—17), 13 въ Черномъ, 3 въ Бѣломъ (1 въ Ледовитомъ океанѣ) и 9 въ Каспійскомъ.

По времени года несчастія эти распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: въ *январѣ* 3 (въ Балтійскомъ м. 2, въ Черномъ 1), въ *февралѣ* 1 (Балтійск. м.), въ *мартѣ* 4 (Балтійск. 1, Черн. 3), въ *апрѣлѣ* 10 (Балт. 7 Черн. 2, Касп. 1), въ *маѣ* 5 Балт. 4, Черн. 1), въ *іюнѣ* 8 (Балт. 1, Черн. 5, Касп. 2), въ *іюлѣ* 6 (Балт. 4, Касп. 2), въ *августѣ* 2 (Балтійск. 1, Касп. 1), въ *сентябрѣ* 7 (Балт. 5, Касп. 2), въ *октябрѣ* 14 (Балт.), въ *ноябрѣ* 1 (Балт.) и неизвѣстно когда потерпѣвшихъ крушеніе 5 (Балт. 1, Бѣломъ 3 и Касп. 1). Изъ сравненія этихъ

цифръ съ англійскими, можно замѣтить, что на англійскихъ берегахъ самыя крупныя цифры несчастій представляютъ осенніе и зимніе мѣсяцы, между тѣмъ, какъ у насъ, вслѣдствіе долгаго перерыва навигаціи, въ эти мѣсяцы сравнительно было мало несчастій; къ этому можно еще обратить вниманіе на тотъ фактъ, что въ Черномъ морѣ, не смотря на постоянно почти продолжающуюся навигацію, зимою было только одно несчастіе, а осень не представляетъ ни одного такого случая.

Слѣдуя порядку изложенія отчета объ англійскихъ крушеніяхъ, мы должны бы были представить свѣдѣнія о вмѣстительности судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе и о застрахованіи ихъ и грузовъ, на нихъ бывшихъ, но къ сожалѣнію, мы не имѣемъ этихъ свѣдѣній, и взамѣнъ ихъ можемъ только перечислить суда по рангамъ. Въ числѣ 66 судовъ, мы насчитали 1 пароходъ, 4 корабля, 9 барковъ, 18 бриговъ, 10 шкунъ и 24 мелкихъ каботажныхъ судна. Въ этомъ перечнѣ, бриги представляютъ самую большую цифру, точно также, какъ и въ англійскихъ отчетахъ суда отъ 101 до 300 тоннъ; но за то, мы перещеголяли англичанъ мелкими судами, а они насъ самыми большими.

Перейдемъ теперь къ сортамъ груза: изъ числа потерпѣвшихъ несчастія судовъ, 3 были съ баластомъ, 8 съ углемъ, 2 съ углемъ и другими товарами, 3 съ рыбою и масломъ, 14 съ хлѣбомъ, 8 съ разными товарами, 2 съ пароходными и земледѣльческими машинами, 1 съ пассажирами, 1 съ фруктами, 2 съ солью, 1 съ сахаромъ, 3 съ алебастромъ, кирпичемъ и купоросомъ, 3 съ лѣсомъ, 1 съ шампанскимъ виномъ; 3 съ льномъ и пенькою, 1 съ пушками и снарядами, 2 безъ груза, и 8 (2 въ Балт. м., 3 въ Черномъ и 3 въ Бѣломъ) неизвѣстно съ какимъ грузомъ.

Изъ 66 терпѣвшихъ крушеніе судовъ, погибло 45 (31 въ Балтійскомъ морѣ, 5 въ Черномъ, 3 въ Бѣломъ и 6 въ Каспійскомъ); получили важныя поврежденія 21 судно. Причины тѣхъ и другихъ несчастій заключались: въ 2 случаяхъ отъ столкновеній, въ 3—вслѣдствіе течи отъ сильной качки, въ 8—отъ сорванія съ якорей, въ 5—отъ ошибки въ счисленіи, въ 1—отъ потери руля на большомъ волненіи, въ 1—отъ потери мачтъ, въ 1—отъ ошибки на картѣ, въ 7—отъ пасмурности и тумана, въ 4—отъ сильнаго теченія (всѣ 4 въ Черномъ морѣ), въ 1—отъ незнанія шкиперомъ фарватера, въ 2 — отъ ненахожденія на мѣстахъ предостерегательныхъ знаковъ и отъ невыѣзда лоцмановъ, въ 10—прижаты и выброшены сильнымъ штормомъ на берегъ, въ 1—съ умысломъ поставлено судно шкиперомъ на мель, и наконецъ, въ 20 случаяхъ причины крушенія вовсе не показаны. Сличая эти причины съ причинами, выставленными

въ англійскихъ отчетахъ, нельзя не обратить вниманіе на то, что въ послѣднемъ случаѣ, большею частію обвиняются шкипера, лоцмана, или приводятся неизбѣжныя случайности, въ первомъ же по преимуществу остается виновата природа. Конечно, подведеніе причинъ крушенія подъ болѣе ясныя рубрики, будетъ возможно у насъ только тогда, когда эти причины будутъ по возможности изслѣдованы спеціалистами, вполнѣ знакомыми не только съ береговою жизнію (какъ наши таможенные и кордонные чины, по преимуществу доставляющіе свѣдѣнія о крушеніяхъ), но и съ настоящимъ морскимъ дѣломъ.

Столкновеній парусныхъ судовъ съ пароходами, какъ мы уже сказали, было два: въ одномъ случаѣ, пароходъ потопилъ судно, стоящее на якорѣ, а въ другомъ, столкнувшееся съ нимъ въ морѣ.

Изъ числа 45 погибшихъ судовъ, только на 26 показано число экипажа, доходящее до 200 человѣкъ, изъ которыхъ спасено 195 (одинъ экипажъ спасительною лодкою, одинъ человѣкъ пароходомъ, съ которымъ столкнулось судно, и одинъ человѣкъ пароходомъ, шедшимъ мимо мѣста крушенія—остальные, къ сожалѣнію, неизвѣстно какими средствами), а погибло 5 человѣкъ. Изъ остальныхъ 21 погибшихъ судовъ, на 9 неизвѣстно спасенъ ли экипажъ, и на одномъ весь экипажъ погибъ. Если мы, принимая въ разсчетъ только суда, на которыхъ показано число экипажа, захотимъ вывести процентное содержаніе погибшихъ къ спасеннымъ, то, при первомъ взглядѣ на англійскіе отчеты, придемъ къ утѣшительнымъ результатамъ, относительно нашихъ: тамъ число погибшихъ къ спасеннымъ относится какъ 1 къ 5,85, между тѣмъ, какъ у насъ, то же отношеніе выразится какъ 1:40; другими словами, число погибшихъ по англійскимъ отчетамъ составляетъ слишкомъ $14\frac{0}{0}$ числа людей, составлявшихъ экипажи погибшихъ судовъ, между тѣмъ, какъ у насъ, погибшіе составляютъ лишь $2^1/_{20}^0$ полныхъ экипажей. Но если мы къ судамъ, на которыхъ показано число экипажа, присоединимъ одинъ достовѣрно погибшій экипажъ и четвертую часть экипажей (полагая ихъ среднимъ числомъ по 8 на каждомъ суднѣ), о спасеніи, или гибели которыхъ не имѣется свѣдѣній, то увидимъ, что цифра погибшихъ возрастаетъ значительно: изъ числа 280 людей, составлявшихъ экипажи, окажется 27 погибшихъ, т. е. погибшіе составляютъ почти $10\frac{0}{0}$ общаго числа людей. Намъ же кажется, что и эти цифры вовсе неутѣшительны: бурныя моря, окружающія англійскія берега, сравнительно большая величина судовъ, сравнительно большее число команды на каждомъ суднѣ и, наконецъ, отношеніе между нашими крушеніями, случившимися по

преимуществу съ мелкими судами около береговъ, и англійскими, гдѣ гибель людей наиболѣе значительна при крушеніи большихъ судовъ въ открытомъ морѣ,—все это заставляетъ насъ утвердиться въ этомъ убѣжденіи.

Изъ 66 погибшихъ судовъ, весь грузъ спасенъ съ 20 судовъ, частію съ 8, погибъ на 16 судахъ и свѣдѣній не имѣется объ одномъ грузѣ.

# СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

## КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

### Петербургъ.

Вскрытіе Невы и несчастія, причиненныя на рѣкѣ ледоходомъ.—Проэктъ г-на Тарасенко-Отрѣшкова объ изысканіи средствъ для очищенія петербургскихъ каналовъ.—Сборъ съ пароходныхъ пристаней.—Нѣсколько замѣтокъ о невскомъ бичевникѣ.—Наши и иностранные законы объ аваріяхъ, бодмереѣхъ, и проч.

10 апрѣля р. Нева вскрылась отъ льда. За два или за три дня до этого времени, верховая часть р. Невы отъ Шлюсельбурга до невскихъ пороговъ уже очистилась. Самые же пороги не замерзали во всю зиму.

10 апрѣля около 5 часовъ утра, сильнымъ напоромъ льда на сѣнную биржу, находящуюся близъ Таврическаго сада и извѣстную подъ именемъ Ковша, оторвало 15 барокъ: 10 съ сѣномъ, а 5 пустыхъ; барки эти поплыли внизъ по теченію б. Невы. Задержать ихъ не было возможности потому, что онѣ были затерты льдомъ со всѣхъ сторонъ. На двухъ баркахъ находились люди, которые были спасены въ то время, когда эти барки подошли къ Николаевскому мосту. Наплывомъ этихъ барокъ на Николаевскій мостъ не причинено ему никакого поврежденія. Изъ числа оторвавшихся и оттертыхъ льдомъ 15 барокъ, 4 были задержаны у Васильевскаго острова, 3 ударились объ Николаевскій мостъ (изъ нихъ, къ счастію, именно тѣ двѣ, на которыхъ находились люди), а 8 прошли между быками Николаевскаго моста и унесены въ море.

Давно въ Мор. Сбор. заявлялась необходимость вбить палы, за которыми могли бы становиться суда, вблизи буяновъ и пристаней: сѣнныхъ и хлѣбной. Но дума, на эти заявленія, повидимому, мало обращаетъ вниманія, слѣдствіемъ чего и служитъ случай, описанный

выше, который, безъ сомнѣнія, будетъ повторяться ежегодно при вскрытіи льда до тѣхъ поръ, пока дума не надумается о необходимости вбить палы, и вобьетъ ихъ вблизи указанныхъ мѣстностей.

Открытіе навигаціи ежегодно привѣтствуется тщетнымъ протестомъ, излагаемымъ во всѣхъ періодическихъ изданіяхъ, о томъ печальномъ состояніи, въ которомъ по сіе время находятся рѣки и каналы столицы. Нынѣшній годъ, какъ будто для предупрежденія этихъ обычныхъ протестовъ, городская дума поспѣшила напечатаніемъ въ своихъ извѣстіяхъ опроверженія проэкта г. Тарасенко-Отрѣшкова, объ изысканіи средствъ для очищенія петербургскихъ каналовъ, безъ отягощенія казны и города.

Съ сущностью полемики по этому предмету, мы считаемъ долгомъ ознакомить нашихъ читателей.

Г. Отрѣшковъ предлагалъ думѣ:

1) Предложить компаніи, занимающейся устройствомъ порта у Гутуевскаго острова, принять участіе въ расходахъ по очищенію обмелѣвшихъ рѣкъ и каналовъ столицы съ тѣмъ, чтобы пользоваться добытыми со дна ихъ нечистотами для возвышенія мѣстности предполагаемаго порта.

2) Дозволить оставаться въ каналахъ, на зиму, баркамъ. Съ послѣднихъ, разрѣшать торговлю дровами и другими произведеніями въ зимнее время и за это обложить барки тѣ платою.

3) Установить сборъ за право входа въ каналы, и

4) Разрѣшить разломъ барокъ въ каналахъ за особую плату.

Собранную же изъ этихъ новыхъ статей сбора плату, обратить на очищеніе рѣкъ и каналовъ столицы.

По разсмотрѣніи этихъ главныхъ основаній проэкта г. Тарасенко-Отрѣшкова, коммисія находитъ:

1) Что на содѣйствіе товарищества для сооруженія новаго торговаго порта городъ разсчитывать не можетъ, уже по тому одному, что оно до сей поры еще не осуществило своего предпріятія, да и осуществитъ ли оно его даже когда либо, городу неизвѣстно.

2) Торговля произведеніями съ барокъ не можетъ быть допущена по слѣдующимъ причинамъ: а) если допустить мелочную продажу съ барокъ прямо изъ первыхъ рукъ, т. е. иногороднымъ торговцамъ, тогда ничего не останется дѣлать кореннымъ столичнымъ промышленникамъ, которые, въ свою очередь, даютъ городу значительный гильдейскій доходъ, или же платятъ ему акцизъ. б) При производствѣ торговли прямо съ барокъ, несомнѣнно упразднятся складочныя мѣста на берегахъ рѣкъ и каналовъ столицы, а чрезъ это городъ и домовладѣльцы потеряютъ плату за наемъ дворовъ и по-

мѣщеній, обыкновенно употребляемыхъ для найма подъ склады товаровъ, доставляемыхъ на баркахъ. с) Если за тѣмъ, допустить зимовку барокъ въ каналахъ, то *прежде всего*, для нихъ не было бы достаточнаго мѣста вдоль береговъ,—мѣста, занятаго теперь садками, ваннами, полоскательными плотами и пароходными пристанями, а *затѣмъ*, слѣдствіемъ подобной зимовки, легко можетъ случиться и затопленіе нѣкоторыхъ барокъ; а чрезъ это и совершенное засореніе самыхъ каналовъ: слѣдствіемъ же послѣдняго будетъ немыслимо ихъ очищеніе.

Что же касается до платы за впускъ въ каналы для выгрузки у береговъ послѣднихъ, взиманіе сбора за разломъ барокъ и за впускъ лѣсныхъ гонокъ, то уже имѣется въ виду установить подобный сборъ по учрежденіи рѣчной полиціи, на обязанность которой, конечно, имѣетъ быть возложено размѣщеніе судовъ и барокъ въ рѣкахъ и каналахъ столицы.

Намъ же кажется страннымъ, отчего дума, при разсмотрѣніи этого проэкта не обратила вниманіе на Высочайше утвержденное положеніе 1835 года о сборѣ съ судовъ, входящихъ въ Обводный каналъ и остающихся тамъ на зимовку, и почему она, взимая плату за входъ въ Обводный каналъ и допуская зимовку въ послѣднемъ, считаетъ немыслимымъ допустить зимовку барокъ въ остальныхъ каналахъ столицы, сравнительно болѣе широкихъ и глубокихъ, чѣмъ Обводный каналъ?

Относительно помянутыхъ сборовъ, можно сказать въ заключеніе еще и то, что гораздо раціональнѣе, офиціально допустить разломъ барокъ въ каналахъ за плату, чѣмъ смотрѣть равнодушно на явное нарушеніе запретительной мѣры по этому предмету, и кромѣ того, для наложенія этихъ вполнѣ справедливыхъ сборовъ, думѣ нѣтъ никакой надобности терпѣливо ожидать организаціи рѣчной полиціи, необходимость въ которой, повидимому, кажется уже начинаютъ сознавать гг. гласные столичной думы. Заговоривъ разъ о сборахъ, мы считаемъ не вправѣ умолчать еще объ одномъ источникѣ сбора съ предметовъ водоходства; источника, ускользающаго отъ вниманія нашей почтенной думы.

Источникъ, о которомъ идетъ рѣчь, есть сборъ съ пароходныхъ пристаней частныхъ компаній, пристаней, занимающихъ теперь мѣста вдоль бичевника, одинаково съ ваннами, портомойнями, садками и прачешными плотами, несмотря на то, что послѣдніе окупаютъ свое право на мѣсто платою, между тѣмъ какъ первыя пользуются помянутыми мѣстами безвозмездно.

Вообще бичевникъ, говоря юридически, есть *сервитутъ*, т. е.

лица пользуются имъ временно и по праву участія общаго. Подъ словомъ же пользованіе по праву участія общаго, законъ подразумѣваетъ, право пользованія для всѣхъ безъ изъятія и при томъ безвозмездно, хотя и временно, въ выгодахъ, представляемыхъ чужимъ имуществомъ.

Изъ сказаннаго непосредственно слѣдуетъ то, что для тѣхъ лицъ, которыя пожелали бы пользоваться бичевникомъ *не временно*, а *постоянно*, подобное пользованіе очевидно не можетъ быть безвозмездными.

Въ противномъ случаѣ, не могла бы имѣть мѣста 40 ст. уст. город. и сел. хоз., на основаніи которой, города, сохраняя право собственности на прибрежныя мѣста, могутъ извлекать изъ сихъ мѣстъ выгоды чрезъ устройство пристаней и перевозовъ, или предоставлять это частнымъ лицамъ за соотвѣтственное вознагражденіе. Да кромѣ того, на основаніи 362 ст. XII т. уст. пут. сооб., владѣльцы земли, причисленной къ бичевнику, сохраняютъ за собою право пользованія подобною землю, въ извѣстныхъ предѣлахъ.

Обыкновенно г.г. пароходчики, въ доказательство правильности безвозмезднаго пользованія мѣстами подъ пароходныя пристани, приводятъ ст. 397 и 421 XII т. уст. пут. сооб. Въ этихъ статьяхъ говорится: «что набережныя и пристани остаются свободными отъ всякихъ сборовъ и акцизовъ за что бы то ни было». Но тутъ, очевидно, законъ подразумѣваетъ отнюдь не пароходныя пристани, право пользованія которыми исключительное, для пароходовъ только той кампаніи, которой самая пристань принадлежитъ, а *торговыя пристани*, устроенныя для нагрузки и выгрузки кладей всѣхъ вообще судовъ.

Впрочемъ, существуетъ еще и другое убѣжденіе въ правильности безвозмезднаго пользованія мѣстами, занимаемыми подъ пароходныя пристани. Это послѣднее убѣжденіе основано уже не на законѣ, а на слѣдующихъ разсужденіяхъ. Многіе говорятъ, что если городъ обложитъ пароходо-владѣльцевъ сборомъ за мѣста, занимаемыя пароходными пристанями, то этотъ новый сборъ, вмѣстѣ съ другими, уже существующими платежами, производимыми думѣ гг. пароходчиками въ значительныхъ размѣрахъ, ляжетъ новымъ налогомъ, препятствующимъ уменьшенію платы за перевозъ кладей и буксировку судовъ пароходами, а чрезъ послѣднее явится новая преграда развитію пароходства....

Какъ бы то ни было, изъ всего сказаннаго нами видно, какъ много городъ упускаетъ статей сбора съ судоходства. Это то, вмѣстѣ съ неправильною организаціею самаго процеса взиманія сбора съ

каждаго изъ торговыхъ судовъ въ частности, и служитъ причиною того, что городъ терпитъ постоянный дефицитъ отъ сбора по водянымъ путямъ. Послѣднее же, въ свою очередь, лишаетъ городъ возможности озаботиться устраненіемъ разныхъ неудобствъ, встрѣчаемыхъ торговыми судами, какъ при плаваніи по городскимъ водамъ, такъ и при выгрузкѣ у береговъ послѣднихъ.

Къ числу этихъ неудобствъ, какъ справедливо замѣтила газ. Голосъ въ 60 №, непосредственно относится плачевное состояніе невскаго бичевника, представляющаго въ настоящее время затрудненіе свободному движенію по немъ лошадей или людей, тянущихъ *лямку*. Современемъ, конечно, о лямкѣ и бичевникѣ и помину не будетъ, но теперь, когда судовщики вынуждены подниматься вверхъ по невскому бичевнику съ помощію человѣческихъ или лошадиныхъ силъ, необходимо обратить самое пристальное вниманіе на состояніе этого бичевника и на всевозможное устраненіе препятствій, которыя въ настоящее время затрудняютъ вожденіе судовъ по этому пути. Между тѣмъ, нѣтъ мѣстности, болѣе печальной, чѣмъ заброшенный на произволъ судьбы невскій бичевникъ. Путь, по немъ проложенный ногами бурлаковъ и бичевыхъ лошадей, находится въ первобытномъ, крайне жалкомъ состояніи, не смотря на суммы, ежегодно ассигнуемыя для его ремонтированія. Кромѣ того, на самомъ пути воздвигаются временныя и постоянныя постройки, вопреки существующимъ законамъ о бичевникѣ.

Въ заключеніе нашей кореспонденціи, мы намѣрены поговорить о такомъ предметѣ, который, составляя одну изъ отраслей юриспруденціи, соприкасающихся съ морскимъ дѣломъ, по преимуществу совершенно незнакомъ гг. морскимъ офицерамъ. Предметъ этотъ—раздѣленіе аварій на классификаціи и обзоръ правилъ, непосредственно относящихся къ сбереженію, извлеченныхъ изъ воды, судовыхъ предметовъ.

Говоря вообще, необходимость въ твердо и единообразно установленныхъ правилахъ, обусловленныхъ закономъ, является лишь тогда, когда вслѣдствіе предъявленнаго иска возникаетъ споръ. Послѣдній же въ дѣлѣ торговаго судоходства, по преимуществу, служитъ почти всегда слѣдствіемъ разнаго рода аварій и бодмерей, а потому прежде всего и обратимъ на нихъ вниманіе. Современное наше законодательство подраздѣляетъ такъ называемыя аваріи, иначе морскіе убытки, на 4 главные рода: первый родъ морскихъ убытковъ—аварія малая; потомъ, аварія простая и частная; за тѣмъ, аварія общая и, наконецъ, аварія взаимнаго вреда.

Подъ именемъ *малой аваріи*, законъ подразумѣваетъ убытки, причиненные судну, его товару или грузу, относительно входа или выхода судна изъ порта... Къ подобнымъ убыткамъ относится лоцманская плата, привальныя и отвальныя деньги, огневые и иные сборы, накладки подъ различными именами, наемъ шлюпокъ и парохода для буксированія, или людей для лямки, вообще портовые расходы. *Простая* и *частная* аварія,—убытки судну, его товару или грузу отъ погоды или инаго несчастнаго случая, отъ притѣсненія и задержанія начальства порта, отъ несмотрѣнія хозяина, шкипера, судовыхъ людей, нанятыхъ или ненанятыхъ и отъ этого потеря каната, якорей, парусовъ, мачты и разнаго рода снастей, или же потеря части груза или товара, излишній прокормъ людей, или издержаніе вещей. Аварія *большая* и *общая*—тѣ же убытки, понесенные отъ спасенія судовъ, людей, товара, груза, искупленія отъ рукъ непріятельскихъ, защищенія, обороны, крушенія или гибели, отрубленія: каната съ якоремъ, мачты, снастей, киданія въ воду товара, груза или другихъ вещей во время течи или крушенія судовъ. И наконецъ, *аварія взаимнаго вреда*, причиненнаго товару, грузу или кораблю, суть убытки отъ другаго товара, груза, корабля. А *бодмереею* называется договоръ денежнаго займа подъ залогъ корабля, товара или груза. Здѣсь необходимо замѣтить, что законъ допускаетъ возможность подобнаго залога лишь только въ случаѣ крайней необходимости, а именно: 1) когда во время пути окажется крайній недостатокъ въ жизненныхъ припасахъ; 2) когда корабль, претерпѣвъ вредъ, а его снасти, паруса и вообще такелажъ или же рангоутъ окажутся неспособными къ плаванію; 3) когда корабельщикъ не имѣетъ на эти надобности ни наличныхъ денегъ, ни кредитивовъ, или же по этимъ кредитнымъ письмамъ не можетъ получить денегъ. Здѣсь не лишнее замѣтить, что подъ закладъ товаровъ, цѣлаго груза, или обмѣнъ части того или другаго, дозволяется въ такомъ лишь случаѣ, когда нельзя достать денегъ подъ залогъ самаго судна.

Не останавливаясь, за тѣмъ, на развѣтвленіи предусмотрѣнныхъ закономъ частныхъ случаевъ той или другой аваріи, постараемся теперь указать на особыя правила, гарантирующія находку или спасеніе вещей, выбрасываемыхъ послѣ крушенія судовъ на берега рѣкъ и морей.

Вообще говоря, всѣ законодательства смѣшиваютъ оба понятія, выражаемыя словами: *находка* или *спасеніе*, въ примѣненіи къ извлеченію изъ воды разнаго рода вещей, принадлежащихъ погибшему кораблю или его экипажу. Смѣшеніе этихъ понятій, главнѣйше, происходитъ потому, что собственникъ судовыхъ вещей не только мо-

жетъ быть свидѣтедемъ ихъ спасенія, но и лично участвовать въ послѣднемъ. Собственно же наши законы о спасеніи и находкѣ судовыхъ вещей послѣ крушенія, сложившись путемъ историческимъ и подъ вліяніемъ разнообразныхъ мѣстныхъ обстоятельствъ, гораздо менѣе точны, чѣмъ иностранные, и сверхъ того, весьма многочисленны.

Вслѣдствіе послѣдняго обстоятельства, мы позволимъ себѣ изложить ихъ здѣсь лишь въ сжатомъ видѣ. Такъ, говоря о крушеніи, законы обусловливаютъ значеніе этого слова слѣдующими поясненіями: крушеніемъ или гибелью судна почитается, когда оно отъ бури, неосторожности, или по другой какой причинѣ или найдетъ на камень, или въ немъ окажется течь; такъ что свести его съ мѣста, вылить изъ него воду или починить его окажется невозможнымъ.

Въ послѣднемъ случаѣ, законы предписываютъ все спасенное сберегать и охранять со всякимъ попеченіемъ и тщательно, въ мѣстахъ безопасныхъ и удобныхъ, дабы отъ худаго смотрѣнія или небреженія, ничего повреждено, или истреблено быть не могло. Никто не имѣетъ права присвоить себѣ ни малѣйшей части спасеннаго, но долженъ объявить о томъ мѣстной полиціи, которая тогда и дѣйствуетъ по особо установленнымъ правиламъ. При этомъ постановлено также и то, что пограничная стража и мѣстная полиція должны наблюдать, чтобы всѣ выбрасываемыя вещи и товары, а также и занесенные бурею отъ прибрѣжныхъ россійскихъ и другихъ мѣстъ, суда, лѣсъ и проч., были взяты подъ сохраненіе, не допуская никого ихъ себѣ присвоивать. Награда также опредѣляется на общемъ основаніи за спасеніе, какъ непріятельскаго, такъ и разбойническаго корабля, претерпѣвающаго крушеніе.

Относительно же вознагражденія за спасеніе и сбереженіе вещей, въ случаѣ крушенія кораблей, судовъ, товаровъ и другихъ вещей, существуетъ одно общее правило, а именно то, что лица, способствовавшія къ спасенію, охраненію и сбереженію спасеннаго, имѣютъ право на полученіе за то награды лишь тогда, когда не присвоили себѣ ни малѣйшей доли спасеннаго.

На полученіе этой награды имѣютъ также право, какъ пограничные надзиратели, такъ и вообще всѣ лица, служащія по таможенной части, если только они въ дѣйствительности участвовали въ спасеніи или сбереженіи имущества претерпѣвшихъ крушеніе кораблей, или же производили о томъ распоряженіе. Самая же награда за спасеніе и охраненіе сбереженнаго опредѣляется въ слѣдующихъ размѣрахъ: если корабль претерпѣлъ крушеніе на разстояніи *одной* версты отъ берега, то награда за спасеніе и сбереженіе дол-

жна составлять *четвертую* часть, а если *ближе* одной версты, то *шестую* часть спасеннаго. Слѣдующая въ награду четвертая или шестая часть раздѣляется, въ свою очередь, на *четыре* доли, изъ коихъ двѣ выдаются по ровной части тѣмъ, которые участвовали въ спасеніи изъ воды. *Третья* доля предназначается лицамъ, сберегавшимъ спасенное до составленія ему описи, каждому по ровной части, а послѣдняя предоставляется тому, кто распоряжался при спасеніи и сбереженіи корабля, груза и людей.

Такимъ образомъ, изъ вышеозначеннаго опредѣленія мѣры вознагражденія видно, что въ этомъ случаѣ законодатель отрѣшился отъ общаго права, по которому нашедшій вещь имѣетъ право получить отъ собственника третью часть стоимости найденной вещи. За тѣмъ, законъ изъ общаго ряда законоположеній о спасеніи и сбереженіи вещей, отдѣляетъ еще два случая, въ которыхъ назначаетъ особую мѣру вознагражденія.

Такъ напр., въ торговомъ уставѣ говорится, что тотъ, кто найдетъ на рейдѣ, или спасетъ оставленный судномъ якорь и канатъ и своевременно заявитъ о томъ портовому или полицейскому начальству, тотъ имѣетъ право на полученіе четвертой или шестой части стоимости найденнаго, какъ о томъ сказано выше. Но когда на якорѣ былъ томбуй или корабельщикъ о потерѣ своей объявитъ установленнымъ порядкомъ, то тогда убавляется изъ полной награды одна четвертая часть.

Другой случай. Если съ корабля, стоявшаго на рейдѣ, по причинѣ жестокаго вѣтра или бури, срублена мачта, рея, или руль будетъ сбитъ съ петель, или иное что будетъ брошено въ воду или унесено будетъ къ берегу на разстояніе 5 верстъ отъ того мѣста, гдѣ корабль стоитъ на якорѣ, то нашедшій брошенное или упавшее въ воду и доставившій найденное на корабль или объявившій о томъ кому надлежитъ, имѣетъ право на полученіе въ награду за спасеніе четвертую часть стоимости найденнаго. Здѣсь нужно замѣтить, что хотя приведенные выше законы, повидимому, и относятся лишь къ спасенію имущества и самихъ судовъ, претерпѣвшихъ гибель на водахъ морскихъ, т. е. въ открытомъ морѣ, гавани, бухтѣ, рейдѣ, но естественно, что эти же самые законы слѣдуетъ относить и къ подобнымъ же случаямъ на судоходныхъ рѣкахъ, каналахъ и озерахъ. Между тѣмъ, въ инструкціяхъ командирамъ невскихъ брантвахтахъ сказано: если до отсылки въ адмиралтейство перехваченныхъ брантвахтою предметовъ, явился бы къ командиру брантвахты владѣлецъ этихъ вещей съ ясными на принадлежность доказательствами, то перехваченныя вещи ему возвращаются съ росписью, при чемъ съ хозяина взыскивается *третья* часть стоимости перехваченнаго.

Что же касается иностранныхъ законодательствъ, касающихся разсматриваемаго нами предмета, то въ самыхъ древнихъ изъ нихъ одинаково, какъ и въ нашихъ законахъ, смѣшиваются понятія, выражаемыя словами находки и спасеніе, въ примѣненіи къ извлеченію изъ воды разнаго рода вещей, принадлежащихъ погибшему кораблю, или его экипажу. Въ *обще-германскомъ правѣ* говорится, между прочимъ, и о томъ, что предметы, выброшенные моремъ, или въ него брошенные, растенія и травы, произрастающія на морскихъ берегахъ, вообще, вещи потерянныя, хозяинъ которыхъ неизвѣстенъ, принадлежатъ нашедшему ихъ по праву завладѣнія. Изъ этого видно, что въ этомъ правѣ еще до сей поры сохранились черты древняго Strandrech, относительно вещей, спасенныхъ во время кораблекрушенія.

*Въ Англіи*—вещи, выброшенныя и прибитыя моремъ, поступаютъ въ пользу того, кому королемъ дана на это привилегія. Вещи же, найденныя въ морѣ, принадлежатъ первому пріобрѣтателю.

*Въ Бельгіи*—предметы, упавшіе или брошенные въ море, принадлежатъ извлекшему ихъ, если собственникъ не укажетъ ихъ мѣсто томбуями. Но если даже собственникъ и не поставитъ на вещахъ подобныхъ знаковъ, то не менѣе того, онъ не теряетъ своего права на эти вещи, но только тогда, когда самъ или чрезъ свое посредство, предпринимаетъ поиски для отысканія этихъ вещей. Право владѣнія утрачивается тогда, когда собственникъ вещей откажется отъ ихъ поисковъ. Что же касается до опредѣленія мѣры вознагражденія за находку предметовъ, плавающихъ въ морѣ, или выброшенныхъ послѣднимъ на берегъ, то законодательство опредѣляетъ за нихъ нашедшему третью долю ихъ стоимости, если только послѣдній заявилъ о находкѣ своей въ теченіе 24 часовъ по прибытіи въ ближайшій портъ.

*Въ Норвегіи*, правила, постановленныя относительно находокъ, распространяются и на вещи, найденныя послѣ кораблекрушенія. При опредѣленіи же мѣры вознагражденія за спасеніе или находку, принимается во вниманіе разстояніе отъ берега и расходы, употребленные на это дѣло.

*Въ Сербіи*, въ то время, когда она еще владѣла Черногоріей, спасшіе вещь во время кораблекрушенія имѣли право вознагражденія за издержки и употребленный трудъ, съ тѣмъ условіемъ, чтобы мѣра вознагражденія не превышала стоимости найденной или спасенной вещи.

Въ другихъ законодательствахъ вещи, найденныя въ морѣ или выброшенныя имъ на берегъ послѣ кораблекрушенія или сравниваются съ вещами потерянными или же подходятъ подъ особыя постановленія.

**В. Куницкій.**

## Кронштадтъ.

Выборъ старшинъ въ клубѣ.—Назначеніе судовъ въ плаваніе въ нынѣшнемъ году.—Предполагаемое газовое освѣщеніе кронштадтскихъ улицъ.

*29 марта.* Какъ ни бѣденъ Кронштадтъ новостями въ продолженіе зимы, оковывающей, по краснорѣчивому выраженію Крон. Вѣстника, морскую дѣятельность нашего порта и общества, все-таки ихъ (т. е. новостей) собралось довольно въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ, истекшихъ со времени моего послѣдняго письма. Правда, новости эти уже немного поистерлись, повторяясь изъ года въ годъ, но къ моему большому удовольствію, есть и такія, которыя выходятъ изъ ряда обыденныхъ—есть и курьезы. Но разскажемъ все по порядку и по возможности бѣгло.

Кронштадтскіе жители провели мясоѣдъ и масляницу очень весело и игриво. Бывали маскарады, балы, концерты и т. п. Между этими развлеченіями занялись выборомъ въ клубные старшины. Изъ разосланныхъ 600 избирательныхъ записокъ, доставлено было 241. Выбраны А. И. Зеленой—186 голосами, И. П. Комаровскій—158, В. С. Кудринъ—112, Ѳ. Е. Кроунъ—101, Я. М. Дрешеръ—97, А. И. Баженовъ—93, В. Ѳ. Таубе—82, И. Н. Гофштетеръ—76, А. Н. Аболешевъ—72, Н. А. Давыдовъ—60, Л. Ф. Гаддъ 1-й—55 и В. В. Можайскій—52. Эти свѣдѣнія я беру изъ 17-го нумера Крон. Вѣстника, гдѣ говорится еще, что между доставленными избирательными записками были нѣкоторыя съ оригинальными надписями. Хотя, конечно, эти явленія нѣсколько странны и неумѣстны, какъ говоритъ авторъ замѣтки нашей газеты, но мы думаемъ, что онѣ неизбѣжны при настоящемъ распорядкѣ клубныхъ дѣлъ. Объ этой матеріи, впрочемъ, я говорилъ уже довольно въ моихъ предъидущихъ письмахъ.

Послѣ выбора старшинъ, клубъ, обѣдомъ 6 февраля, праздновалъ 63-ю годовщину своего существованія. Обѣдъ не отличался ничѣмъ отъ обѣдовъ, даваемыхъ во всѣхъ городахъ нашего обширнаго отечества, и мы заносимъ его въ нашу лѣтопись только для избѣжанія упрека въ равнодушіи къ общественному учрежденію.

Весьма важною новостью для насъ, моряковъ, было назначеніе въ походъ, судовъ въ наступающую навигацію. Вотъ списокъ судовъ, назначенныхъ въ плаваніе: 1) За границу, фрегатъ «Дмитрій Донской» для плаванія въ Атлантическомъ океанѣ съ гардемаринами и кондукторами; клиперъ «Жемчугъ», канонирская лодка «Горностай» и парусный транспортъ «Гилякъ». 2) Во внутреннія моря назначены: винтовой корабль «Императоръ Николай I-й» для учебнаго плаванія съ артиллерійской кадрой; винтовые: фрегатъ «Громобой» и корветъ «Баянъ» для учебнаго плаванія съ кадетами морскаго корпуса; винтовые: фр. «Свѣтлана», клипера: «Всадникъ», «Изумрудъ», «Яхонтъ» и лодка «Соболь» для практическаго плаванія. Для перевозки грузовъ и надобностей порта назначены колесные пароходы: «Рюрикъ», «Смѣлый», «Олафъ», «Храбрый», «Ижора», «Петербургъ», «Фонтанка», «Курьеръ», винтовые: транспорты «Артельщикъ» и «Красная Горка», и лодки «Панцырь» и «Шмель». Кромѣ выше-названныхъ судовъ, въ плаваніе назначены всѣ наши броненосцы. Плаваніе этихъ послѣднихъ дастъ, конечно, весьма интересный матеріалъ для нашихъ моряковъ, знакомыхъ теперь съ броненосцами только по газетамъ и слухамъ.

Изъ городскихъ новостей останавливаетъ на себѣ наше вниманіе предполагаемое газовое освѣщеніе. Я говорю предполагаемое, потому что его еще нѣтъ и не будетъ до 1866 года, но съ этого недалекаго времени на кронштадтскихъ улицахъ *непремѣнно* запылаютъ газовые фонари. Это уже дѣло рѣшеное, и рѣшеніе состоялось въ исходѣ января. По поводу этой новости, я не могу однако написать хвалебнаго дифирамба нашему купечеству, ибо инициатива принадлежала, какъ мы слышали, морскому начальству, пожелавшему освѣтить газомъ свои мастерскія и зданія.

М.—новъ.

## Ростовъ на Дону.

Зимнее житье-бытье въ Ростовѣ.—Паденіе его отпускной торговли въ нынѣшнемъ году.—Новая библіотека и количество экземпляровъ всѣхъ журналовъ, получаемыхъ въ Ростовѣ.

Зимній сезонъ у насъ на столько былъ оживленъ и обиленъ разнообразными удовольствіями, что какъ-то невольно откладывалось обѣщаніе—поговорить о нашей жизни до конца сезона. Въ продолженіе отличной осени, бывшей рѣшительно безъ грязи, съ легкими морозами, а потомъ сплошной зимы, начавшейся въ первыхъ числахъ декабря,—гулянья были едва не ежедневныя по только что

вымощенной садовой улицѣ, а съ наступленіемъ сумерекъ, театръ освѣщался разноцвѣтными фонарями, которые невольно манили къ себѣ; къ тому же, изрядная игра нашихъ актеровъ всегда привлекала любителей въ театръ. Антрепенеръ театра, г. Вальяно, принявъ въ соображеніе, что въ нашемъ городѣ нѣтъ зимнихъ публичныхъ увеселеній для средняго сословія, устроилъ разъ въ недѣлю балъ-маскарадъ; случалось за-частую, что эти шпицъ-балики посѣщались и свѣтскою публикою обоего пола, находившею здѣсь едва ли неболѣе удовольствія, чѣмъ на танцовальныхъ вечерахъ, бывшихъ по понедѣльникамъ въ коммерческомъ клубѣ. Впрочемъ, и въ коммерческомъ клубѣ давались балы и маскарады-аллегри въ пользу дѣтскаго пріюта и женскаго училища; такъ что, за исключеніемъ расходовъ, въ пользу училища собрано 1000 р. с., а въ пользу пріюта 450 р. с. Остается пожелать, чтобы въ этомъ году театръ былъ обложенъ кирпичемъ, а то при морозахъ съ вѣтромъ трудно было высиживать, и невольно удивляешься желѣзному здоровью нашего прекраснаго пола, посѣщавшаго, несмотря на подобное состояніе погоды, шпицъ-балики, гдѣ, танцуя до упада, не простуживались, между тѣмъ какъ по всему театру разгуливаетъ вѣтеръ; также чадъ отъ лампъ и желѣзныхъ печей окончательно выживаетъ изъ театра.

Нельзя не сочувствовать потери, понесенной гражданами смертью г. Нилова, бывшаго полиціймейстера, о которомъ такъ прекрасно говорится въ 1 № Ростов. вѣст. Лично зная г. Нилова, я могу сказать, что онъ былъ человѣкъ благонамѣренный, а это достоинство весьма важное, тѣмъ болѣе въ полиціймейстерѣ. Едва ли на югѣ нашего отечества можно встрѣтить другой пунктъ, подобный Ростову, гдѣ бы столько было до-нельзя запутанныхъ дѣлъ, ибо что не часъ, то являются новыя личности, а съ ними и неизбѣжныя житейскія дѣла.

О прошлогодней заграничной торговлѣ привожу вѣдомость, и изъ сравненія съ вѣдомостью 1862 г., помѣщенной въ 2 № Мор. Сбор. 1863 г. видно, что торговля Ростова уменьшилась на 968,046 р. с., то есть на $^1/_{10}$ часть, именно: сѣмени льнянаго почти на милліонъ руб. сер., икры осетровой на 40 тыс. и судачей на 10 т. руб. сер. (этихъ двухъ продуктовъ менѣе вывезено, вслѣдствіе пошлины, учрежденной въ 1863 г. въ Турецкой имперіи), ржи и ячменя на $^1/_2$ часть, рыбы соленой на $^1/_4$ часть, желѣза въ дѣлѣ на половину менѣе; а парусины, масла коноплянаго, смолы жидкой и слесарнаго издѣлія вовсе не вывозилось за границу. Все это доказываетъ, что въ минувшемъ году потерпѣли землевладѣльцы и промышленники, находясь и безъ того въ не-

завидномъ положеніи. Утѣшить себя можемъ тѣмъ, что противъ 1862 года увеличился вывозъ за границу: пшеницы на полмилліона р. сер., сала на 100 т. р. с., смолы густой и сурѣпы на 15 т., а кожъ скотскихъ, рогожъ мочальныхъ и муки пшеничной вдвое болѣе, гороху же въ шестеро болѣе и въ особенности значительно вывезено деревянной посуды; равно было отпущено за границу въ первый разъ: корня ирнаго, стеблей льняныхъ, пакли, тряпья, шкуръ бараньихъ, чугуна въ дѣлѣ, макаронъ, антрацита и земледѣльческихъ орудій, почему нельзя не пожелать, чтобы всѣ эти отрасли торговли ежегодно требовались въ увеличенной пропорціи. Масла коровьяго, желѣза не въ дѣлѣ, шерсти овечьей и канатовъ было вывезено одинаково. Изъ движенія судоходства видно, что отходъ судовъ уменьшился въ наши порты въ 7 разъ, а на таганрогскій рейдъ въ 5 разъ.

Дай Богъ, чтобы заграничная наша торговля болѣе не падала, а еще увеличилась въ предстоящую навигацію, иначе прійдется ограничиться внутреннею, о которой и заведу рѣчь. О нашей внутренней торговлѣ трудно что нибудь опредѣлительно сказать, такъ какъ она ведется не торговыми домами, и безъ всякой бухгалтеріи даже значительными купцами, торгующими оптомъ, которые не ставятъ себѣ въ трудъ ее вести, а скорѣе стараются, чтобы все было покрыто мракомъ неизвѣстности, исключая торгующихъ складомъ желѣза и сахара. Сахарная торговля стала страдать, по случаю пополненія Кавказа заграничнымъ контрабаднымъ сахаромъ.

Послѣ праздниковъ Рождества пришлось мнѣ проѣхать по льду въ Таганрогъ; подъѣзжая къ нему, я увидѣлъ, что по всему горизонту залива пестрѣлъ народъ, разъѣзжавшій за рыбою по ватагамъ (станъ рыбаковъ), расположившимся посреди залива для хорошаго ея улова. При этомъ мнѣ пришла на мысль безотлагательная необходимость устройства маяка на островкѣ Черепаха, съ освѣщеніемъ круглый годъ, на подобіе кронштадтскаго, описаннаго въ № 7 Кронштад. Вѣстн.; ибо рыбопромышленники и обозы съ рыбою, застигнутые въ Таганрогскомъ заливѣ мятелью, могли бы руководствоваться этимъ маякомъ, какъ спасительнымъ указаніемъ пути. Также не могъ я не порадоваться, прочитавъ въ 5 № Таган. листка: «наконецъ-то очистка ковша (таганрогской гавани) попала въ надлежащія руки, именно въ руки гражданъ, заинтересованныхъ морскою торговлею, и болѣе кого либо нуждающихся въ хорошей гавани; вѣроятно, подобныя гидравлическія работы не будутъ болѣе отдаваться подрядчикамъ-неспеціалистамъ.» Нельзя не порадоваться, что мысль моя о рекрутахъ увѣнчалась желаемымъ успѣхомъ—

въ этотъ послѣдній наборъ, рекруты не только не были усланы вдаль отъ родины, а сверхъ ожиданія, поступивъ въ здѣшнія войска, оставались почти во всю зиму въ своемъ краю, и только съ наступленіемъ весны должны отправиться на Кавказъ. Объ этой благодѣтельной мѣрѣ правительства не стану распространяться, скажу только, что она сильно подѣйствовала на массу народа и не малую экономію доставила казнѣ, почему предоставляю всякому судить, на сколько полезно это нововведеніе. Съ настоящаго года дирекція грушевско-донской желѣзной дороги учредила тропчные возки для доставленія пассажировъ изъ станицы Аксай въ нашъ городъ и обратно, чѣмъ и облегчилось сообщеніе съ Новочеркаскомъ, а съ открытіемъ навигаціи эта дорога будетъ въ связи съ пароходами общества волго-донской желѣзной дороги и пароходства. Въ этотъ разъ на ледъ рѣки свозились всевозможныя нечистоты, которыя во время оттепели покрылись потоками грязи, катившейся съ невычищаемыхъ дворовъ и улицъ, по обыкновенію, во всю зиму (нѣкоторые дворы и улицы за зиму покрылись навозомъ и соромъ на нѣсколько вершковъ); кромѣ этого зла, на рѣкѣ по прежнему были сложены скирды сѣна и постоялые дворы, которымъ когда нибудь выпадетъ участь постигшая, подобный постоялый дворъ въ Нижнемъ-Новгородѣ.

У насъ съ новаго года открыта библіотека г. редакторомъ Ростовскаго Вѣстника, только странно, что она, съ самаго рожденія, озлобилась на публику (Русскій Инвалидъ № 17), быть можетъ, оттого, что г. Смолѣевъ, издавая Вѣстникъ, еще въ прошломъ году, не спросясь подписчиковъ, рѣшился не выпустить четыре нумера (съ 3 ноября по 6 декабря), и въ настоящемъ году появились 1 № 26 января, а 2 №—23 февраля; между тѣмъ, въ каждомъ нумерѣ значится, что эта газета выходитъ еженедѣльно, и всего замѣчательнѣе, что въ нумерахъ минувшаго года и въ обоихъ этого, г. Смолѣевъ не можетъ разстаться съ *полезнымъ совѣтомъ для всѣхъ*, противъ замерзанія оконъ. Сдѣлайте милость, г. редакторъ, дайте отвести душу, вѣдь и безъ того мы болѣе пяти мѣсяцевъ живемъ взаперти, хоть съ наступленіемъ весны избавьте насъ отъ двойныхъ рамъ; кромѣ того, вы сильно предупреждены противъ здѣшняго общества и, наконецъ, издавая столь небрежно газету, рѣшительно подаете поводъ допускать мысль, что вновь открытая вами библіотека будетъ на столько же хромать. Чтобы имѣть подписчиковъ въ Ростовѣ, надобно открыть библіотеку не столь плачевную и не въ такомъ размѣрѣ, потому что, не угодно ли вамъ прислушаться къ реэстру газетъ и журналовъ, получавшихся здѣш-

нею публикою чрезъ почтовую контору: Сынъ Отечества 70 экз., Модный Магазинъ 25, Странникъ 20, Искра 16, Русскій вѣстникъ 15, Время 13, Заноза 13, С.-Петербургскія вѣдомости съ прибавленіями 4, безъ прибавленій 10, Солдатская бесѣда 11, Чтеніе для солдатъ 11, Собраніе романовъ 11, Сѣверная почта 9, Сѣверное сіяніе 8, Биржевыя вѣдомости 8, Библіотека для чтенія 7, Современникъ 6, Журналъ юстиціи 6, Иллюстрація 6, Отечественныя записки 6, Учитель 6, Морской сборникъ 5, Очерки 5, Русское слово 5, Московскія вѣдомости 5, Иллюстрированный семейный листокъ 5, Земледѣльческая газета 5, Таганрогскій листокъ 5, Одесскій вѣстникъ 4, Народная бесѣда 4, Русскій инвалидъ 4, Путешествіе вокругъ свѣта 4, Ваза 4, Современное слово 3, Народное богатство 3, Развлеченіе 3, Волга 3, Воронежскій листокъ 3, Православное обозрѣніе 2, Промышленность 2, Нувеллистъ 2, Воскресный досугъ 2, Журналъ инженерный 2, Мирской вѣстникъ 2, Настольный словарь 2, Собесѣдникъ 2, Энциклопедическій словарь 2, Музыкальный свѣтъ 2, Духовная бесѣда 1, Звѣздочка 1, Домашняя бесѣда 1, Голосъ 1, День 1, Книжный вѣстникъ 1, Другъ здравія 1, Артиллерійскій журналъ 1, Журналъ мин. народнаго просвѣщенія 1, Руководство для сельскихъ хозяевъ 1; на иностранныхъ языкахъ: французскихъ 6, греческихъ 3, нѣмецкихъ 2, англійскихъ 1 и польскихъ 1.

Наконецъ, скажу, что въ городской думѣ обсуживалась давно желаемая постройка казармъ для войскъ, такъ какъ на долю гражданъ выпадаютъ неизбѣжныя хлопоты по разквартированію войскъ, и уже дума обратилась ко всѣмъ отдѣльнымъ начальникамъ съ вопросами по этому предмету; также дума рѣшилась завести трубочистовъ, почему имущества гражданъ отчасти обезпечатся отъ пожаровъ, которые у насъ крайне опасны. Дума же намѣрена избавить насъ отъ уличныхъ собакъ, которыя до нельзя размножились; жаль только, что набережной рѣки не суждено быть вымощенной и въ этомъ году, между тѣмъ, какъ ничто болѣе не даетъ жизнь и значеніе нашему городу, какъ набережная.

## Свѣдѣнія о ходѣ торговли и судоходства при ростовской пристани за 1863 г.

Вывезено за границу продуктовъ и товаровъ:

| | Количество. | Цѣна. |
|---|---|---|
| Икры рыбной паюсной . . | 3469 пуд. 38 фун. | 21 018 р. 90 к. |
| Пакли пеньковой . . . . | 25 берк. | 200— »— |
| Рогожъ мочальныхъ . . . | 6902 шт. | 1295— »— |

| | | |
|---|---|---|
| Сала скотскаго. . . . . | 8753 б. 4 п. 3 ф. | 306 369 р. 29 к. |
| Сѣмяни льнянаго . . . . | 176 430 четв. | 1 697 598— »— |
| Тряпья всякаго . . . . | 198 пуд. | 39—60— |
| Хлѣба пшеницы . . . . | 863 776 четв. | 5 051 323— »— |
| — ржи . . . . . | 38 142 — | 148 493—50— |
| — ячменя . . . . . | 5533 — | 15 449—25— |
| Икры рыбьей судачьей . . | 5134 пуд. 28 фун. | 4382—64— |
| Масла коровьяго . . . . | 12 547 — 13 — | 75 296— 5— |
| Кожъ скотск. невыдѣланныхъ | 80 штукъ | 240— »— |
| Шкуръ бараньихъ. . . . | 50 — | 100— »— |
| Рыбы соленой . . . . . | 131 пуд. 16 фун. | 92—47— |
| Желѣза не въ дѣлѣ . . . | 39 397 пуд. | 66 289—90— |
| — въ дѣлѣ . . . | 170 — | 119— »— |
| Шерсти овечьей (сырца). . | 156 276 п. 25 ф. | 862 381—88— |
| Земледѣльческихъ орудій . | 300 | 1000— »— |
| Смолы густой . . . . . | 16 495 пуд. 9 фун. | 15 703—10— |
| Посуды деревянной . . . | 81 — | 258— »— |
| Канатовъ и веревокъ. . . | 770 — | 1595— »— |
| Корня ирнаго . . . . | 11 — | 33— »— |
| Макаронъ . . . . . | 155 — | 310 — »— |
| Стеблей льняныхъ. . . . | 30 — | 15— »— |
| Угля антрацита . . . . | 700 — | 84— »— |
| Муки крупичатой . . . . | 1834 четв. | 9243— »— |
| Гороху . . . . . | 200 — | 1400— »— |
| Сурѣпы . . . . . | 5055 — | 21 981— »— |
| | Итого. . | 8 266 640 р. »— |

Движеніе судоходства:

а) По заграничному плаванію:

судовъ въ приходѣ . . 2

— въ отходѣ. . . 29

б) По каботажному плаванію:

судовъ въ приходѣ . . 913

— въ отходѣ. . . 819

Отошло на таганрогскій рейдъ съ грузами для передачи на иностранныя суда—2849.

**П. В.**

# БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

## I.

### СПУСКЪ ОДНОБАШЕННЫХЪ 2-ХЪ ПУШЕЧНЫХЪ БРОНЕНОСНЫХЪ ЛОДОКЪ «ВѢЩУНЪ» И «КОЛДУНЪ».

Въ воскресенье, 26 апрѣля, спущены съ верфи Гутуевскаго острова, еще двѣ броненосныя лодки «Вѣщунъ» (командиръ кап.-лейт. Казнаковъ) и «Колдунъ» (командиръ кап.-лейтен. Карповъ), строившіяся обществомъ Кокериль.

Спускъ лодокъ былъ назначенъ въ 12 часовъ, но за два часа до срока послѣдовало отмѣненіе его до вторника, сдѣланное, однако, уже слишкомъ поздно, потому что въ ожиданіи спуска, стапель-блоки были уже выбиты, и лодокъ, безъ сомнѣнія, нельзя было оставить только на нѣсколькихъ подпоркахъ, на такое долгое время. Вслѣдствіе этого, спускъ совершился нѣсколько позже, въ присутствіи г. директора кораблестроительнаго департамента контръ-адмирала А. В. Воеводскаго и многочисленной публики, въ числѣ которой было много дамъ и воспитанниковъ Морскаго Кадетскаго Корпуса и Артиллерійскаго и Инженернаго училища.

Въ 2 часа, послѣднія подпоры были выколочены, крючья, замѣнявшіе задержники, отвернуты и красивая бѣлая масса монитора двинулась по полозьямъ, при крикахъ ура! и звукахъ народнаго гимна «Боже Царя храни». «Вѣщунъ», немного нырнувъ кормою, граціозно всплылъ на воду и, выйдя на средину

и поднявъ штандартъ Государя Императора, флагъ и гюйсъ, сталъ на якорь немного ниже элинга.

За нимъ, чрезъ четверть часа, послѣдовалъ близнецъ братъ его «Колдунъ», при такихъ же крикахъ ура! и громѣ музыки.

Такимъ образомъ, броненосный флотъ Россіи увеличился еще двумя судами, а два старшіе брата, мониторы «Латникъ» и «Броненосецъ», спущенные 10 и 12 марта, увидѣли на водѣ еще два судна, назначенныя вмѣстѣ съ ними для прибрежной защиты Кронштадта и столицы.

Лодка «Вѣщунъ» углубилась съ полозьями: кормой 9 ф. $6^1/_2$ д., носомъ 7 ф. $1^1/_2$ д. Дифферентъ 2 ф. 5 д. «Колдунъ» съ полозьями: кормой 9 ф. 7 д., носомъ 6 ф. 4 д. Дифферентъ 3 ф. 3 д.

Перелома нельзя было опредѣлить точно, потому что мишени, поставленныя для этого на палубахъ, были снесены водой, въ то время, когда кормы лодокъ нырнули. Воды въ трюмѣ въ первое время не было, но потомъ она начала прибывать, пробираясь въ клапаны и краны холодильниковъ. На другой же день, утромъ, по исправленіи этого и выкачкѣ воды, въ трюмѣ осталось ее не болѣе 2-хъ дюймовъ.

Разница въ углубленіи лодокъ произошла отъ того, что на палубѣ «Вѣщуна», въ носовой части, была положена броня, которую пригоняли на мѣсто. По распоряженію высшаго начальства, палубныя брони не будутъ накладываться, а только пригоняться, и перенумерованные листы ея сдадутся въ портъ. На случай же надобности, она можетъ быть положена на мѣсто въ нѣсколько дней.

Степень оконченности работъ до спуска, на этихъ двухъ судахъ, дала возможность присутствующимъ познакомиться вообще съ наружнымъ видомъ мониторовъ. На нихъ были положены первые (внутренніе) листы башень, достаточно, такимъ образомъ, обрисовывавшіе послѣднія, и нижнія колѣна дымовыхъ трубъ, такъ что для составленія полнаго понятія объ оригинальной фигурѣ этихъ судовъ на водѣ, недоставало только рулевыхъ рубокъ на башнѣ.

Послѣ спуска, к.-ад. Воеводскій объѣхалъ суда на маленькомъ портовомъ пароходикѣ, а потомъ канонирская лодка отвела ихъ къ пристани около элинговъ, гдѣ онѣ и будутъ окончательно отдѣлываться.

Размѣренія ихъ тѣ же, что и прежнихъ двухъ, и потому мы не станемъ приводить ихъ здѣсь.

Постройка корпуса лодокъ, изготовленіе башень и паровыхъ механизмовъ (160 сильнаго судоваго и 30 сильнаго башеннаго), производились съ подряда обществомъ Кокериль, на его заводахъ въ Серингѣ, въ Бельгіи. За тѣмъ, части корпуса, башень и механизмовъ были доставлены въ Петербургъ и собраны на устроенной нарочно для того обществомъ верфи, на Гутуевскомъ островѣ. Общая сумма за каждую лодку составляетъ 2 190 892 франка 78 сантимовъ, или, считая съ доставкою казенными средствами матеріаловъ общества изъ Кронштадта на Гутуевскій островъ, около 619 000 р. с.

Лодки эти спущены въ гораздо большей степени готовности, чѣмъ двѣ предъидущія. Броня и вообще все по корпусу ихъ уже окончено. Машины, какъ судовая, такъ и башенная, и котлы уже поставлены. Въ настоящее время оканчиваютъ отдѣлку, и вообще внутреннія столярныя работы; для окончательнаго же изготовленія лодокъ, остается докончить башни, рубки и другія мелочи. На дняхъ, строители, въ рукахъ которыхъ лодки еще находятся, предполагаютъ сдѣлать пробу машинъ на швартовахъ.

## II.

## СРАВНЕНІЕ БАШЕНЪ КАПИТАНА КОЛЬЗА И КАПИТАНА ЭРИКСОНА.

Подъ этимъ заглавіемъ капитанъ Копперъ Кользъ напечаталъ отдѣльной брошюрой, въ февралѣ мѣсяцѣ, статью, которую мы и приводимъ здѣсь цѣликомъ.

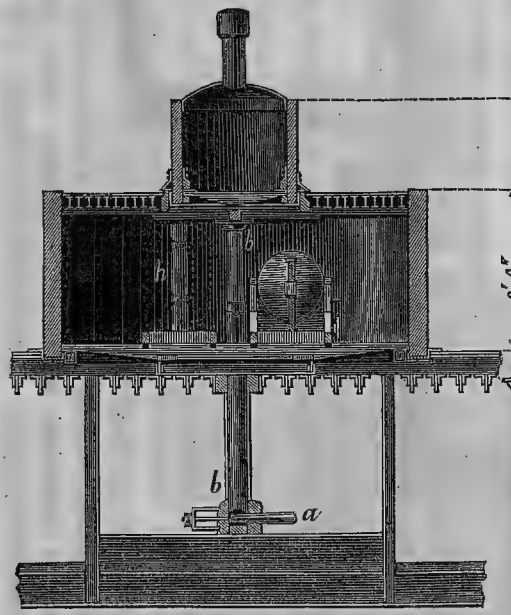
Офиціальные рапорты командировъ американскихъ мониторовъ, говоритъ онъ, поданные ими въ оправданіе неудачи ихъ при атакѣ Чарльстона, побуждаютъ меня сдѣлать нѣсколько замѣчаній о различіи между системою башень капит. Эриксона и моей. Разницу эту легко видѣть, сравнивъ первые два изъ прилагаемыхъ рисунковъ.

Главныя черты этого различія состоятъ въ томъ, что:

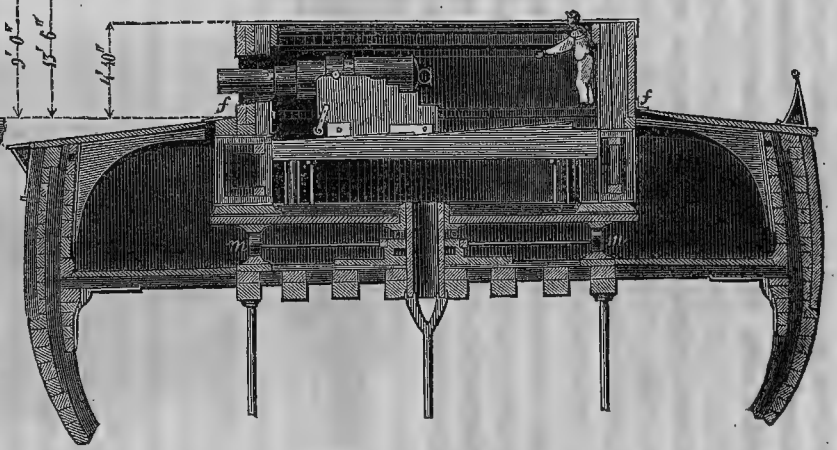
1) Башня капит. Эриксона не вращается на роульсахъ, какъ моя, но приподнимается посредствомъ клина находящагося подъ главной осью ея или валомъ (чет. 1 *a*) и остается такимъ образомъ, всею своею тяжестью, на этой оси (*b*,*b*), на которой и вращается. При подобномъ устройствѣ, она теряетъ выгоды, представляемыя моей системой, въ которой вся тяжесть башни распредѣлена совершенно одинаково на нѣсколько массивныхъ роульсовъ, расположенныхъ по окружности (черт. 2 и 4 *m*, *m*). Въ добавокъ, слабости ея въ этомъ отношеніи много способствуетъ еще то, что на главной оси, поддерживающей башню, кромѣ тяжести самой башни, лежитъ еще тяжесть лоцманской рубки, поставленной на верху, вышина которой, при отсутствіи поддержки по окружности башни, еще болѣе увеличиваетъ вредное дѣйствіе рычага оси.

Кромѣ того, что эта длина рычага можетъ быть причиною зажатія, въ чемъ не мало обвиняютъ башни Эриксона, другая невыгода его системы состоитъ въ томъ, что вся поверхность башни (высота ея 9 ф.), кромѣ лоцманской рубки, имѣющей

Черт. 1.
Башня Эриксона

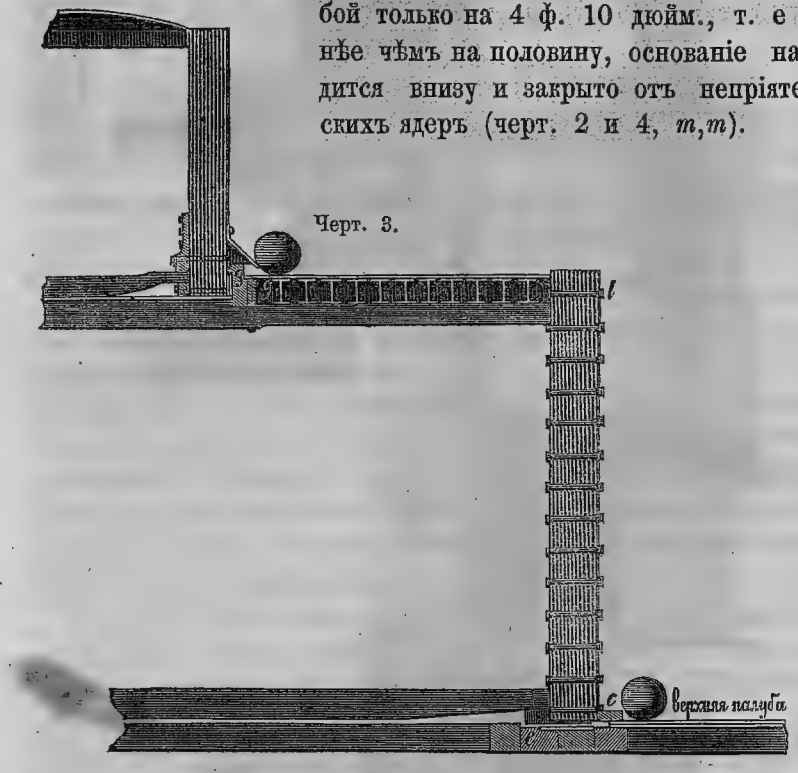



Черт. 2.
Башня кап. Кольза.



4 ф. 6 д. высоты (что составляетъ 13 ф. 6 д., черт. 1), находится надъ палубой и открыта дѣйствію непріятельскаго огня, тогда какъ въ моей башнѣ, возвышающейся надъ палубой только на 4 ф. 10 дюйм., т. е менѣе чѣмъ на половину, основаніе находится внизу и закрыто отъ непріятельскихъ ядеръ (черт. 2 и 4, *m*,*m*).

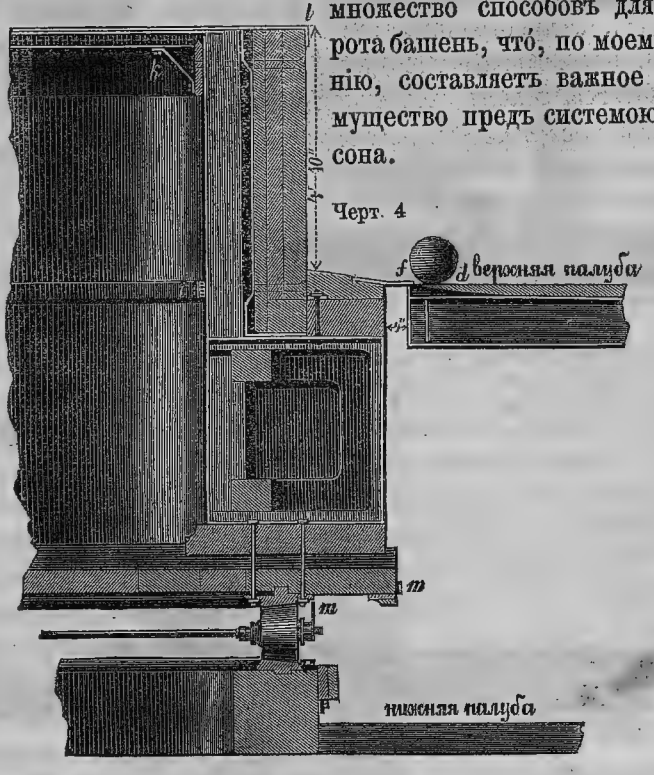
Черт. 3.




2) Башни Эриксона сдѣланы изъ множества тонкихъ листовъ (непремѣнно требующихъ для крѣпленія своего огромнаго количества болтовъ), а не защищены массивными плитами и деревянной подкладкой, которыя по опытамъ, произведеннымъ у насъ, обладаютъ гораздо большею степенью сопротивленія.

3) Еще важный недостатокъ башень Эриксона состоитъ въ томъ, что онѣ вращаются только посредствомъ пара, тогда какъ мои башни имѣютъ четыре способа вращенія, которыми можно воспользоваться на случай поврежденія одного изъ нихъ. Онѣ имѣютъ: a) шестерню внутри башни, b) тоже снаружи башни, c) тали, d) ганшпуги, которыми можно управиться, такъ же, какъ на шпилѣ съ вымбовками. Кромѣ всего этого, можно употребить кабельтовъ, или цѣпь.

На рисункахъ 2 и 4, ясно видно, что доступъ изъ жилой палубы къ основанію моей башни и роульсамъ, на которыхъ она вращается, совершенно свободенъ и закрытъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, такъ что мы можемъ употребить множество способовъ для поворота башень, что, по моему мнѣнію, составляетъ важное преимущество предъ системою Эриксона.




Черт. 4

Кромѣ всего этого, изъ рапортовъ американскихъ командировъ мы видимъ въ башняхъ Эриксона слѣдующіе недостатки:

*Зажиманіе башни.* 1) Вотъ слова капитана Драйтона (*Passaic*):

«Вскорѣ послѣ того, башня перестала ворочаться, какъ оказалось, отъ того, что мѣдное кольцо (c, рисунокъ 3), на которомъ она стоитъ, было разбито и отбитая часть вдавилась внутрь и зажала башню. Это, однако, скоро очистили и башня снова начала вращаться, но сначала весьма неправильно (*).»

На рисункѣ 3, мы можемъ видѣть, что *мѣдное кольцо* (c) совершенно открыто дѣйствію непріятельскаго огня, такъ что

(*) Смотри М. Сб. № 2, Бронен. отдѣлъ стр. 92.

ядро даже весьма малаго калибра, ударивъ въ с, при хрупкости этого металла и близости кольца къ башнѣ, должно непремѣнно зажать его. На рисункѣ же 4 ясно видно, что этого не можетъ случиться съ башнею моей системы, потому что она не имѣетъ мѣднаго кольца и отстоитъ отъ палубы на 4 дюйма (*), а пространство это защищено желѣзной плитой (гласисомъ), отъ котораго ядро должно непремѣнно отразиться (d, черт. 4). Мы знаемъ, что при испытаніи башни на *Trusty* (*) нѣсколько выстрѣловъ, сдѣланныхъ въ это мѣсто, не могли нетолько зажать башню, но даже сколько нибудь помѣшать вращенію ея.

2) Лейтенантъ Бэрдсли (*Nantucket*) говоритъ:

«Вскорѣ башня перестала ворочаться. Осмотрѣвъ ее, мы нашли, что въ пустоту, между основаніемъ ея и палубой, попало шесть или семь головокъ отъ болтовъ и гаекъ, что заставило насъ приподнять башню и очистить основаніе. Сегодня мы снова пробовали ворочать ее, но увидали, что туда попала еще гайка или головка болта.» М. Сб. № 2 Бронен. отдѣлъ, стр. 97.

Въ эту пустоту (*e*, черт. 3), очевидно, всегда будутъ попадать всѣ головки болтовъ, или отломанные куски брони, и будутъ безпрестанно зажимать башню, причемъ единственное средство очистить ее заключается въ томъ, чтобы ее приподнять выше, посредствомъ клина (*a*, черт. 1), а при этомъ основаніе ея останется уже совершенно открытымъ. Кромѣ того, для вынутія болта, люди должны работать на открытой палубѣ, т. е. подъ огнемъ непріятеля. Въ моей же башнѣ (черт. 2 и 4) нѣтъ, во первыхъ, ни одного болта, головка котораго могла бы быть отбита, и во вторыхъ, пространство между гласисомъ и башней закрыто толстымъ кожанымъ чехломъ, который остановитъ паденіе; въ случаѣ же если чехолъ этотъ будетъ сбитъ, или разорванъ, какъ это и было при опытахъ на *Trusty*, то головки болтовъ, куски желѣза и проч. могутъ свободно упасть чрезъ это пространство въ нижнюю палубу, гдѣ они могутъ быть подобраны людьми, совершенно закрытыми отъ огня.

3) Капитанъ Роджерсъ (*Weehawken*) говоритъ:

«Одно время башня ворочалась съ большимъ трудомъ, вслѣдствіе того, что ядро ударило въ мѣсто соединенія ея съ лоцманской рубкой, но послѣ нѣсколькихъ усиленныхъ поворотовъ ея, полнымъ паромъ, она начала вращаться по прежнему.» Стр. 94.

---

(*) Если нужно, можно сдѣлать 6 и 8 дюймовъ. *Пр. авт.*

(*) Опытная канонирская блиндированная лодка.

4) Капитанъ Даунсъ *(Nahant)*:

«Мы скоро начали чувствовать на себѣ дѣйствіе страшнаго и, какъ я думаю, почти безпримѣрнаго огня. Въ 4ч 30м, послѣ трехъ ударовъ тяжелыми ядрами, башня перестала ворочаться. Два изъ этихъ ядеръ попали въ *мѣдное кольцо, въ основаніи рулевой рубки*, а третье въ наружную часть большой башни». Стр. 97 и 98.

Моя башня не имѣетъ лоцманской рубки, и слѣдовательно, не можетъ быть зажата въ этомъ мѣстѣ. На черт. 3 видно, что соединеніе рубки съ башней на мониторахъ закрывается также мѣднымъ кольцомъ (*g*), которое можетъ быть разбито и можетъ зажать башню также, какѣ и то, которое лежитъ внизу между башней и палубой.

*Зажиманіе портовыхъ заслоновъ*. Лейтенантъ Бордсли говоритъ также:

«Одно нарѣзное ядро ударившись въ нижній уголъ порта 15 дюймоваго орудія, сдѣлало въ наружной плитѣ углубленіе въ 1½ дюйма и вдавило всю остальную толщу брони, такъ что портовый ставень не могъ дѣйствовать (h черт. 1). Это случилось послѣ третьяго выстрѣла изъ этого орудія и оно не могло уже болѣе дѣйствовать, потому что мы не могли открыть порта.» Стр. 96.

Этого не можетъ случиться въ моей башнѣ. Предвидя это, я сдѣлалъ, вмѣсто желѣзнаго портоваго заслона, толстый веревочный щитъ, въ родѣ тѣхъ, которые употреблялись въ Крыму, а съ внутренней стороны порта надѣваю на орудіе кабельный стропъ, который закрываетъ отверстіе и не позволяетъ картечи и осколкамъ бомбъ влетать внутрь башни.

*Летаніе болтовъ*. Капитанъ Даунсъ *(Nahant)* говоритъ слѣдующее:

«На башнѣ видны слѣды 9 ядеръ, сломано 56 болтовъ, головки которыхъ влетали внутрь, а самые болты выходили наружу почти на всю свою длину, нѣкоторые же изъ нихъ вылетали совсѣмъ и были найдены на палубѣ въ значительномъ разстояніи отъ башни.» Стр. 98.

Мы знаемъ изъ собственныхъ опытовъ, что болты моей башни, даже при ударѣ въ самую головку, никакъ не могутъ выскочить, и что девять ударовъ ядрами въ одну и ту же плиту дѣлаютъ весьма мало вреда, какъ самимъ болтамъ, такъ и гайкамъ. Влетаніе болтовъ во внутренность американскихъ башень должно приписать отсутствію деревянной подкладки и тому, что болты слишкомъ коротки и многочисленны (черт. 3, *l*,*l*), что неизбѣжно при скрѣпленіи листовъ брони, изъ которыхъ сдѣлана башня Эриксона. Я долженъ замѣтить, однако, что въ моей

башнѣ не можетъ быть 56 болтовъ, открытыхъ дѣйствію непріятельскихъ ядеръ, потому что нижній рядъ ихъ находится подъ палубой (черт. 4, *i*) и защищенъ гласисомъ (*d*); если же и отобьются гайки верхняго ряда, то полетъ ихъ внутрь башни будетъ остановленъ $^1/_2$ листомъ желѣза, приклепаннымъ на уголъ противъ нихъ (*k*,*k*).

Въ нѣкоторыхъ изъ моихъ башень верхняя грань ихъ покрыта наугольникомъ изъ $^1/_2$ дюймовыхъ листовъ (*l*, рис. 4), который будетъ очень полезенъ для верхняго ряда болтовъ. Кромѣ того, я предполагаю, что гайки этого ряда могутъ быть совершенно сняты, а болты должны быть заклепаны снутри или сдѣланы съ винтовыми нарѣзами. Вмѣстѣ съ тѣмъ надо замѣтить, что, не смотря на это летаніе болтовъ и гаекъ, на мониторахъ было весьма мало несчастныхъ случаевъ.

*Поврежденіе станка.*

«Станокъ 11 дюмоваго орудія былъ поврежденъ отъ того, что компрессоръ не былъ нажатъ какъ слѣдуетъ.» Стр. 97.

Американскія орудія не имѣютъ брюкъ, но остаются на компрессорѣ, вслѣдствіе чего, если онъ не будетъ нажатъ какъ слѣдуетъ (какъ это и случилось на *Nantucket*'ѣ), то легко можетъ сдѣлаться какое нибудь поврежденіе. Орудія въ моей башнѣ имѣютъ брюки, станки ходятъ по наклонной плоскости съ большимъ треніемъ, такъ что не имѣютъ надобности въ компрессорахъ, за исключеніемъ перехода моремъ.

*Поврежденіе телеграфа въ машину.* На *Nantucket*'ѣ также:

«Приводы сигнальнаго колокольчика въ машину были сломаны при самомъ началѣ, что было причиною большихъ безпорядковъ при передачѣ приказаній изъ рулевой рубки въ машинное отдѣленіе.» Стр. 97.

На мониторахъ безпорядки эти происходятъ отъ двухъ причинъ: 1) суда эти такъ тѣсны внизу, что нѣтъ никакихъ средствъ для передачи приказаній; 2) такъ какъ лоцманская рубка находится надъ башней, то всякое сообщеніе съ машиной должно проходить черезъ послѣднюю, а потому, при дѣйствіи орудіями, оно дѣлается весьма сложнымъ и мѣшаетъ дѣлу.

На *Royal Sovereign*'ѣ и *Prince Albert*'ѣ лоцманскія рубки совершенно отдѣлены отъ башень и имѣютъ прямое сообщеніе съ жилой палубой, которая совершенно чиста и не представляетъ никакихъ затрудненій для сообщенія рубки со всѣми концами судна и съ башнями. Поэтому я не употребляю никакихъ искус-

ственныхъ и сложныхъ средствъ сообщенія съ машиннымъ отдѣленіемъ, а предлагаю передавать команду словесно, для чего разсыльный (call boy) долженъ стоять въ палубѣ подъ рубкой, гдѣ онъ будетъ совершенно безопасенъ, и можетъ передавать слова командира въ машину въ обыкновенную разговорную трубу.

*Поврежденіе штурвала и раненіе рулеваго* на *Nahant*'ѣ.

«Головки болтовъ, отскочившія отъ брони, нанесли двѣ раны лоцману и рулевому, которому повредило черепъ, такъ что я остался одинъ безъ средствъ управленія судномъ, потому что въ это же время изломало штурвалъ.» стр. 98.

Несчастіе это надо приписать устройству лоцманской рубки (сдѣланной, также какъ и башня, изъ сложныхъ листовъ, ф. 3) и неудобному положенію ея на верху башни. На *Royal Sovereign*'ѣ рулевые и штурвалъ находятся въ палубѣ, и слѣдовательно, опасность эта устранена совершенно.

*Недостаточность поля зрѣнія.* 1) Капитанъ Уорденъ (*Montauk*) говоритъ:

«Считаю нужнымъ сказать, что при ограниченномъ горизонтѣ открытомъ изъ окошекъ рулевой рубки, подъ быстрымъ и сосредоточеннымъ огнемъ фортовъ, мнѣ было весьма трудно управлять своимъ судномъ въ узкомъ и незнакомомъ проходѣ, имѣя кругомъ себя остальныя суда флота и не имѣя ни компаса, ни знаковъ, которыми можно бы было руководиться.» Бронен. отдѣлъ Стр. 94.

2) Комендэръ Амменъ (*Patapsco*):

«Недостаточное поле зрѣнія составляетъ, по моему мнѣнію, одинъ изъ главныхъ недостатковъ этихъ судовъ, недостатокъ, при которомъ съ ними очень трудно избѣгать опасностей и успѣшно управлять движеніемъ во время сраженія, или производить осмотры и рекогносцировки.» Бронен. отдѣлъ, стр. 95.

На *Royal Sovereign*'ѣ въ потолкѣ рулевой рубки сдѣлано отверстіе и, кромѣ того, вокругъ ея устроенъ мостикъ, который можетъ употребляться въ обыкновенное время, такъ что горизонтъ открытъ совершенно (за исключеніемъ задней части, заслоненной дымовой трубой).

Кромѣ этого, планъ мой представляетъ то удобство, что орудія башень могутъ быть направлены въ предметъ самимъ офицеромъ, командующимъ ею, ибо въ потолкѣ каждой сдѣлано отверстіе, такъ что, въ случаѣ нужды, сообщеніе командира съ башнями можетъ быть и прямое, и нѣтъ надобности передавать команду черезъ палубу. Изъ всего этого, я заключаю, что *Royal Sovereign* будетъ обладать бо́льшими удобствами для управленія

имъ во время дѣла, чѣмъ любое изъ броненосныхъ судовъ ея величества.

Наконецъ, я долженъ обратить особенное вниманіе на то, что въ рапортахъ американскихъ капитановъ не упоминается ни слова о *сотрясеніи,* которое было однимъ изъ главныхъ обвиненій, сыпавшихся на башенную систему. Повидимому, однако, не смотря на то, что мониторы находились подъ быстрымъ и ссоредоточеннымъ огнемъ, они не чувствовали этого. Послѣ всего этого, мнѣ остается только ожидать, чтобы *Royal Sovereign*'у удалось поскорѣе выдержать серьезную пробу, которая, надѣюсь, опровергнетъ все, что говорилось противъ него. До этого времени безпристрастная оцѣнка обѣихъ системъ, сдѣланная по сравненію, представленному мною, въ состояніи, мнѣ кажется, разрушить всѣ сомнѣнія; сравненіе это показываетъ также, что ошибки, сдѣланныя капитаномъ Эриксономъ и бывшія причиною поврежденій, понесенныхъ мониторами, не имѣютъ мѣста въ башняхъ моего изобрѣтенія.

---

Для возможно бо́льшаго выясненія спора о превосходствѣ той или другой системы башенныхъ судовъ, мы приводимъ здѣсь статью объ этомъ предметѣ изъ Mechanic's Magazine, а также и отвѣтъ на нее, помѣщенный въ Scientific American. Не смотря на то, что въ статьѣ Mech .Magazine'а встрѣчаются повторенія въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, того, что было уже сказано въ статьѣ капитана Кольза, мы рѣшились помѣстить ее здѣсь безъ выпусковъ, потому что, въ противномъ случаѣ, отвѣтъ на нее, приводимый ниже, не былъ бы совершенно понятенъ, а онъ написанъ до полученія въ Америкѣ сочиненія капитана Кольза.

Башни капитана Кольза, говоритъ Mechanic's Magazine, извѣстны уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ, но, благодаря мудрой политикѣ, которая отстраняла отъ насъ возможность войны, до сихъ поръ онѣ ни разу еще не имѣли случая показать себя ни въ одномъ серьезномъ дѣлѣ. Онѣ были подвержены, между прочимъ, строгому испытанію, можетъ быть, столь же строгому, какъ и другія изобрѣтенія, предлагавшіяся для защиты людей и судовъ, посредствомъ желѣзныхъ плитъ и деревянныхъ подкладокъ. Не смотря на это, многіе смотрятъ на нихъ, какъ на изобрѣтеніе слишкомъ сложное, требующее для управленія его

много механизмовъ, и кромѣ того, требующее отъ людей, управляющихъ ими, совершеннаго хладнокровія и крѣпкихъ нервовъ, необходимыхъ для исполненія мельчайшихъ подробностей, съ которыми связано соотвѣтствующее назначенію управленіе башнями и которыхъ вмѣстѣ съ тѣмъ трудно требовать отъ людей во время сраженія. Люди же, хорошо знакомые съ судами этого рода, понимаютъ, что мнѣнія эти, если не вполнѣ, то по большей части, совершенно ошибочны. Къ несчастію, такое знакомство съ башнями распространено весьма мало, и потому, отъ времени до времени у насъ появляются сомнѣнія насчетъ достоинства изобрѣтенія капитана Кольза, сомнѣнія, впрочемъ, совершенно неосновательныя.

Хотя купольная система не была еще испытана въ настоящемъ военномъ дѣлѣ на англійскихъ судахъ, но она уже подверглась этому испытанію по ту сторону Атлантическаго океана. Блестящія ожиданія, возлагавшіяся американцами на мониторы Эриксона и доходившія до насъ въ громкихъ фразахъ нью-іоркскихъ газетъ, еще свѣжи въ нашей памяти, и мы хорошо знаемъ также и о послѣдней неудачѣ ихъ подъ Чарльстономъ. На этой то неудачѣ противники системы, принятой при построеніи броненоснаго судна *Royal Sovereign*, и основываютъ свои обвиненія. Если американскія суда, говорятъ они, потерпѣли пораженіе, то почему же наши, построенныя на тѣхъ же основаніяхъ, не могутъ испытать того же?

Разсмотрѣніе устройства ихъ тотчасъ же покажетъ, однако, всю неосновательность подобныхъ мнѣній и докажетъ, что неудача, испытанная мониторами, не можетъ относиться къ *Royal Sovereign*'у, или всякому другому судну, построенному по плану г. Кольза.

Офиціальные рапорты, написанные командирами американскихъ мониторовъ въ оправданіе своей неудавшейся попытки взять Чарльстонъ, даютъ множество свѣдѣній, изъ которыхъ легко увидѣть причину, почему имъ не удалась эта атака. Башни Эриксона не имѣютъ никакого сходства съ башнями Кольза, за исключеніемъ развѣ того, что какъ тѣ, такъ и другія, суть желѣзныя сооруженія, поставленныя на суднѣ и вооруженныя весьма сильными орудіями. Палубы ихъ непроницаемы для ядеръ (shot-proof) и, когда судно готово къ дѣлу, не представляютъ никакой возможности проникнуть внутрь судна, кромѣ

башень, въ которыя непріятель не въ состояніи войдти, такъ что абордажъ судовъ этого рода дѣлается совершенною невозможностью и, слѣдовательно, бой между мониторами долженъ ограничиться простымъ стремленіемъ разгромить другъ друга, въ которомъ физически слабѣйшее судно останется побѣжденнымъ. Глядя на нихъ съ этой точки зрѣнія, ясно, что мониторы не могутъ выдержать никакого сравненія съ *Royal Sovereign*. Оставивъ въ сторонѣ вопросы о легкости управленія, спокойствіи на морѣ и скорости, какъ качества, которыхъ, какъ всѣмъ извѣстно, недостаетъ въ американскихъ лодкахъ,—разсмотримъ достоинства каждой системы.

По сіе время производство желѣзныхъ плитъ въ Америкѣ, вслѣдствіе различныхъ причинъ, совершенствовалось весьма медленно. При началѣ войны ни Сѣверные, ни Южные штаты не имѣли орудій, которыя могли бы быть дѣйствительны противъ желѣзныхъ плитъ, и потому съ перваго раза употребленіе простыхъ рельсовъ, которые накладывались рядами на бока обыкновенныхъ деревянныхъ судовъ, имѣло большой успѣхъ. Рельсы эти, положенные весьма плотно одинъ къ другому и скрѣпленные съ бортомъ судна небольшими болтами, пропущенными черезъ плоскія стороны ихъ, представляли сильную защиту, такъ что большое и обладающее значительной силой ядро, не могло пройдти между ними, а толщина этой брони или высота рельсовъ была такова, что, при хорошемъ достоинствѣ желѣза, они трудно разбивались. Потому сначала этотъ способъ покрыванія судовъ считался весьма достаточнымъ для защиты. Но вскорѣ появленіе сильныхъ орудій показало всю слабость рельсовъ, а въ это время страна уже была охвачена кровавымъ пожаромъ войны, и не время было начинать особенный родъ производства, которое представляло огромныя трудности. Люди сдѣлались рѣдки, желѣза недоставало. Въ то время, какъ страна опустошается войной, нельзя уже заниматься опытами и входить во всѣ тонкости новаго производства. Такимъ образомъ, $4^1/_2$ д. плиты, до сихъ поръ, почти неизвѣстны въ Америкѣ, и тѣ, которыя тамъ имѣются, далеко уступаютъ сдѣланнымъ нашими желѣзо-дѣльцами. При этихъ обстоятельствахъ не оставалось ничего болѣе, какъ употребить матеріалы, имѣвшіеся подъ руками, и потому башни Эриксона, вмѣсто, чтобы быть сдѣланы изъ $5^1/_2$ д. желѣзныхъ плитъ, по-

ложенныхъ на 18 или 20 дюймовую подкладку изъ тика или дуба, какъ на *Royal Sovereign*'ѣ, состоятъ изъ шести или восьми рядовъ одно-дюймовыхъ плитъ, скрѣпленныхъ между собою сотнями болтовъ съ гайками. Наши опыты въ Шебуринессѣ и другихъ мѣстахъ ясно показали, что болты и гайки составляютъ важный недостатокъ, котораго должно по возможности избѣгать, уменьшеніемъ числа ихъ до наименьшаго предѣла и закрывая ихъ, гдѣ представляется возможность, отъ непосредственныхъ ударовъ ядрами. Капитанъ Кользъ достигъ этого, уменьшивъ число болтовъ до minimum'а; тѣ же, которые были необходимы, онъ закрылъ отъ дѣйствія ядеръ и тѣмъ защитилъ команду отъ опасности быть раненнымъ отскакивающими гайками. Въ одномъ изъ рапортовъ о дѣйствіи мониторовъ передъ Чарльстономъ, мы видимъ разсказъ, который позволяетъ намъ оцѣнить всю выгоду устройства башень по системѣ капитана Кольза. Вотъ слова капитана *Даунса (Nahant)*: «*Головками болтовъ, отскакивавшими внутрь лоцманской башни, въ одно и то же время, ранило лоцмана и рулеваго, у котораго повредило черепъ, оставивъ такимъ образомъ меня одного, безъ средствъ управленія судномъ*». Лоцманская рубка на мониторахъ помѣщена наверху башень, по причинамъ, совершенно непонятнымъ. Это положеніе дано ей, по всей вѣроятности, не вслѣдствіе требованій плаванія въ океанѣ, а между тѣмъ она увеличиваетъ площадь, открытую для непріятельскихъ выстрѣловъ. Всѣ приказанія командира въ машину должны дѣлаться черезъ башню, наполненную людьми, которые, въ жару боя, не мало мѣшаютъ передачѣ команды. Здѣсь, правда, устроенъ телеграфъ, но на *Nantucket*'ѣ «*приводы сигнальнаго колокольчика были сломаны при самомъ началѣ дѣла*», такъ что эта система передачи команды, по видимому, не совѣмъ удобна. На *Royal Sovereign*'ѣ и *Prince Albert*'ѣ, лоцманская рубка поставлена совершенно отдѣльно отъ башень, такимъ образомъ, что сообщеніе ихъ съ другими частями судна можетъ производиться безъ всякой опасности и затрудненія.

Здѣсь почти лишнее упоминать о недѣйствительности брони Эриксона противъ ядеръ. Его, безъ сомнѣнія, нельзя обвинять за слабость его башень, потому что онъ сдѣлалъ все, что могъ, изъ матеріаловъ, которые были подъ руками. Отъ времени до времени, въ Америкѣ дѣлалось множество офиціальныхъ опы-

товъ надъ всевозможными системами брони и подкладки, представлявшими хоть какую нибудь надежду на успѣхъ—изъ гутта-перчи, свиной шерсти, песку, пресованной бумаги, проволоки, пробки и проч. Слоеныя плиты, однако же, отвѣчали лучше, чѣмъ всѣ эти предложенія, и потому американцы и продолжаютъ употреблять ихъ. Въ чертежѣ башень Эриксона, кромѣ недостатковъ въ бронѣ, есть еще очень много другихъ, весьма важныхъ недостатковъ. Когда башня перестаетъ ворочаться, то теряетъ три четверти своего достоинства, а башни Эриксона весьма легко могутъ быть зажаты, и этому обстоятельству можно, въ нѣкоторой степени, приписать неудачу ихъ подъ Чарльстономъ. Башни Эриксона вращаются не на роульсахъ, какъ у капит. Кольза, а стоятъ по средней оси, опускающейся до дна судна и упирающейся на особо устроенную подушку, снабженную клиномъ, посредствомъ котораго вся башня съ орудіями и рулевой рубкой можетъ быть приподнята и опущена на нѣсколько дюймовъ. Когда судно въ морѣ, края башни лежатъ на толстомъ мѣдномъ кольцѣ, прикрѣпленномъ къ палубѣ, такъ что башня стоитъ совершенно неподвижно, не опасаясь дѣйствія качки. Во время дѣла она поднимается и свободно вращается посредствомъ пара, оставаясь всею тяжестью своею только на подушкѣ. Въ это время, мѣдное кольцо открыто дѣйствію ядеръ, и куски его легко могутъ заклинить башню; кромѣ того, въ пустое пространство между палубой и башней попадаютъ гайки и куски болтовъ, которые также могутъ помѣшать свободному вращенію, слѣдовательно, могутъ сдѣлать башню совершенно недѣйствительною. Въ башняхъ же Кольза, края ихъ спускаются въ палубу и, слѣдовательно, защищены отъ выстрѣловъ, тогда какъ колеса или роульсы, на которыхъ онѣ вращаются, поддерживаютъ оконечности и даютъ ей болѣе остойчивости, какъ во время дѣла, такъ и въ морѣ на качкѣ, чего, безъ сомнѣнія, нельзя достигнуть при одной центральной колоннѣ, какъ бы хорошо она ни была укрѣплена. Кромѣ того, такъ какъ доступъ къ нижней части башни и къ погону, на которомъ катаются роульсы, въ палубѣ, совершенно свободенъ, то, за отсутствіемъ обыкновенныхъ способовъ вращенія, ихъ можно ворочать въ-ручную.

Такимъ образомъ ясно видно, что системы Эриксона и Кольза сходствуютъ только въ названіи, и первая стоитъ, во всѣхъ

главныхъ чертахъ ея, гораздо ниже послѣдней, слѣдовательно, мнѣніе, что неудача одной изъ нихъ предвѣщаетъ такую же неудачу и другой, лишено всякаго основанія. Устройство башень по системѣ г. Кольза заслуживаетъ полнаго довѣрія уже потому, что для избѣжанія всего того, что случилось съ мониторами и отъ чего они такъ много пострадали, сдѣлано все, что только было въ силахъ человѣка, и дѣйствительное сраженіе докажетъ, не словами уже, а на дѣлѣ, преимущество ихъ передъ американскими. Изъ опытовъ, представляемыхъ дѣйствіями мониторовъ, намъ остается вывести въ пользу нашихъ башень то заключеніе, что онѣ нисколько не страдаютъ отъ сотрясенія. Опыты, дѣланные у насъ въ февралѣ мѣсяцѣ 1862 года, подтвердили то же самое. При этомъ, ихъ башни въ 15 ф. 5 д. въ діаметрѣ, стрѣляли въ одно время изъ двухъ 110 фунтовыхъ оруцій Армстронга, полными зарядами въ 14 фунтовъ, безъ всякаго затрудненія и неудобства; что же касается до дыма и недостатка вентиляціи, которыми такъ пугали насъ, то, не смотря на парусину, которой была завѣшена башня, въ ней не было замѣчено ни малѣйшаго скопленія дыма.

---

Теперь познакомимъ нашихъ читателей съ отвѣтомъ Scientific American:

Въ *Mechanic's Magazine* помѣщено сравненіе между башнями капитановъ Кольза и Эриксона. Мы до сихъ поръ внимательно слѣдили за купольными судами и куполами кап. Кольза и много читали о выгодахъ, представляемыхъ наклонными стѣнами куполовъ и способностью ихъ отражать удары ядеръ.

Теперь же мы видимъ, что капитанъ Кользъ принялъ ту же американскую башню, то есть дѣлаетъ свои куполы совершенно цилиндрическими, почти тѣхъ же размѣреній внутри, той же высоты и діаметра, какъ и башни мониторовъ, но съ тою разницею, что опускаетъ ихъ подъ палубу до половины высоты. Такимъ образомъ наклонныя стѣны куполовъ исчезли вмѣстѣ съ названіемъ—англичане начали называть ихъ башнями (turrets) и теперь смѣются надъ нами за то, что мы предпочитаемъ изобрѣтеніе кап. Эриксона ихъ грубому подражанію той же системы, принятому кап. Кользомъ.

Мы не можемъ пропустить безъ вниманія ошибочныя сравненія, сдѣланныя англійскимъ журналомъ, между этими двумя системами. Онъ основываетъ свои разсужденія на томъ, что мониторы, будто бы, оказались вполнѣ неудачными на практикѣ во время короткаго и перваго еще для нихъ дѣла подъ Чарльстономъ 19 апрѣля 1863, при которомъ въ башняхъ ихъ было дѣйствительно сдѣлано нѣсколько поврежденій, но онъ забываетъ, что поврежденія эти были такъ ничтожны, что на другое же утро мониторы были готовы снова идти въ дѣло. Англійскій журналъ, повидимому, не знаетъ, что за нѣсколько недѣль до атаки Чарльстона нѣкоторые изъ мониторовъ, въ продолженіе нѣсколькихъ дней, постоянно перестрѣливались съ батареями на южныхъ рѣкахъ и ни разу не получили такого поврежденія, которое показало бы ихъ недѣйствительность. Онъ даже не знаетъ, кажется, что послѣ первой атаки, эскадра мониторовъ, въ продолженіе цѣлыхъ мѣсяцевъ, находится все время въ дѣйствіи съ батареями конфедератовъ въ Чарльстонѣ? Вся Европа знаетъ, что каждый изъ нашихъ мониторовъ получилъ болѣе сотни ударовъ ядрами, а въ отчетахъ секретаря флота видно, что *Patapsco*, напримѣръ, былъ до сихъ поръ въ 28 сраженіяхъ, и ни одно ядро не пробило ни боковой брони его, ни лоцманской рубки, ни башни, и послѣдняя ворочается также легко, какъ и во время перваго выхода его въ море. Несмотря на жестокое испытаніе, выдержанное этимъ мониторомъ, онъ не имѣлъ ни одного раненнаго и никакого поврежденія, какъ въ машинѣ, такъ и вообще во всѣхъ механизмахъ. И послѣ этого, имѣя передъ глазами такіе неопровержимые факты, *Mechanic's Magazine* еще рѣшается утверждать, что система Эриксона есть неудача (failure)!

Мы внимательно разсмотрѣли также чертежи (*) башни кап. Кольза и убѣждены что первое ядро янокъ (не 68 фунтовое), ударившись въ палубу *Royal Sovereign*'а около отверстія, гдѣ выходитъ башня, собьетъ желѣзную настилку, зажметъ это пространство и, безъ сомнѣнія, остановитъ вращеніе. На чертежѣ, изображающемъ башню монитора, всѣ головки болтовъ показаны выходящими наружу, тогда какъ онѣ утоплены также какъ и

(*) Чертежи, приложенные при статьѣ Mechanic's Magazine, тѣ же, что и при брошюрѣ капитана Кольза. *Пр. ред.*

на башнѣ кап. Кольза. Онъ, безъ сомнѣнія, не имѣетъ понятія о страшномъ дѣйствіи большаго чугуннаго ядра или бомбы, которые, ударившись въ его башню, осколками своими могутъ зажать отверстіе палубы и заклинить башню. Не смотря на блестящіе опыты на *Trusty*, на мониторахъ, стоящихъ теперь у южнаго берега, нѣтъ мѣста, которое не носило бы слѣдовъ ядеръ, и не къ чему доказывать теперь, что если бы они были построены по системѣ кап. Кольза, то отказались бы дѣйствовать послѣ перваго серьезнаго сраженія. Отличительная черта башень Эриксона состоитъ въ томъ, что обломки ядеръ не въ состояніи помѣшать ихъ вращенію. Въ добавокъ, изображеніе американскихъ башень на чертежѣ во многомъ совершенно невѣрно. Напримѣръ, у основанія башни мониторовъ, на палубѣ, должно быть положено толстое кованное желѣзное кольцо, защищающее нижнюю грань ея; на потолкѣ же, должно лежать другое массивное кольцо, скрѣпленное съ верхними бимсами башни, назначенное для защиты основанія рубки. Желѣзныя рубашки, которыя покрываютъ гайки болтовъ съ внутренней стороны башни и рубки, также пропущены.

Несчастный случай на *Nahant*'ѣ, на который опирается *Mechanic's Magazine*, произошелъ отъ непростительнаго упущенія, состоявшаго въ томъ, что онъ не имѣлъ этой внутренней рубашки; но это было тотчасъ же исправлено и съ тѣхъ поръ подобные случаи не повторялись. Англійскій журналъ долженъ былъ бы знать это, прежде чѣмъ утверждать, что будто бы неудобство башень Эриксона состоитъ въ опасности быть раненнымъ отъ летающихъ гаекъ. Обвиненія противъ нашихъ башень заключаются также въ томъ, что приказанія на нихъ изъ рубки передаются сигнальными колокольчиками, а не словесно разсыльными, потому что колокольчики эти могутъ быть сорваны и изломаны. Но если такъ, то не слѣдовало бы дѣлать и дымовой трубы, потому что она также можетъ быть разбита.

То же, что говорятъ о недостаточности защиты бортовъ судна и башень по американской системѣ слоенными плитами, подлежитъ еще серьезному изслѣдованію. Въ этомъ же № нашей газеты, мы представляемъ выписку изъ записки г. Эриксона, объясняющую основанія этой слоистой системы (*). Всѣ пред-

(*) Помѣщена ниже: «*Неуязвимая броня*». *Пр. Ред.*

положенія его оправдываются на практикѣ, и потому слова эти имѣютъ полную практическую цѣну.

Что же касается помѣщенія лоцманской рубки надъ башней, то мы смотримъ на него, какъ на самое удобное и весьма практическое, между тѣмъ какъ англійскій журналъ считаетъ его безполезнымъ и высчитываетъ число квадр. футовъ поверхности башни, подверженной дѣйствію непріятельскихъ выстрѣловъ. Каждый практическій человѣкъ, безъ сомнѣнія, тотчасъ же оцѣнитъ всю пользу этого помѣщенія и всю важность его для капитана, мѣсто котораго, во время дѣла, должно быть около рулеваго и надъ орудіями. Какое же другое изъ броненосныхъ судовъ, кромѣ мониторовъ, удовлетворяетъ этимъ весьма важнымъ условіямъ. Положительно ни одно! Капитанъ Кользъ, при своихъ морскихъ познаніяхъ, безъ сомнѣнія, оцѣнитъ всѣ выгоды этого устройства. На чертежѣ не показано также какимъ образомъ кап. Кользъ закрываетъ свои порты. На мониторахъ они закрываются посредствомъ массивныхъ желѣзныхъ заслоновъ, которые, легко поворачиваясь при помощи одного человѣка, не представляютъ никакихъ затрудненій, и мы совѣтуемъ ему сдѣлать тоже и на своихъ башняхъ.

Вслѣдствіе всего этого, превосходство системы кап. Кольза передъ нашею, о которомъ такъ утвердительно пишетъ *Mechanic's Magazine*, еще далеко не доказано. Если бы англійскія суда выдержали такую же пробу, какъ наши мониторы, и съ такими же ничтожными поврежденіями, то онѣ въ правѣ были бы хвалиться; всѣ же разсужденія и опыты, производимые въ адмиралтействахъ, совершенно напрасны. Все то, что мы говоримъ здѣсь, основано на положительныхъ фактахъ, и если этого недостаточно, то мы готовы представить еще болѣе полныя доказательства.

## III.

## Извѣстія объ иностранныхъ броненосцахъ.

Щитъ англійскаго броненоснаго фрегата *Lord-Warden*.—Проба броненоснаго фрегата *Achilles*.—Машины американскаго броненосца *Dunderberg*.—Проба плитъ французской и англійской выдѣлки.—Неуязвимая броня.—Разныя извѣстія.

### Щитъ броненоснаго фрегата *Lord Warden*.

«Недавно въ Чатамѣ окончили щитъ вновь строющагося англійскаго броненоснаго фрегата *Lord Warden*, и онъ скоро будетъ отправленъ для испытанія въ Шебуринессъ. Щитъ этотъ сдѣланъ по новой системѣ, и если опыты, которые будутъ производиться надъ нимъ, окажутся удачными, то бортъ фрегата будетъ сдѣланъ по его образцу. Въ прежнихъ щитахъ желѣзныя плиты накладывались на тиковую подкладку, толщиною въ нѣсколько дюймовъ, которая, разумѣется, не была въ состояніи представить достаточно сопротивленія ядру, успѣвшему пробить наружный слой брони. Въ новомъ щитѣ *Lord Warden*'а, между подкладкой и бортомъ, проложена $1^1/_2$ дюймовая плита, которая, какъ предполагаютъ строители, будетъ въ состояніи остановить ядро отъ дальнѣйшаго пробиванія борта, если оно и успѣетъ пронизать плиту и подкладку. Полная толщина щита съ деревомъ и желѣзомъ равняется 2 футамъ $11^1/_2$ дюймамъ. Плиты, сдѣланныя на заводѣ гг. Брауна и К°, которые поставляютъ всю броню на *Lord Warden*, имѣютъ 20 ф. длины, 4 ф. 6 д. ширины и $4^1/_2$ д. толщины. Вѣсъ каждой отъ 7 до 8 тонновъ. Плиты эти положены на 8 дюймовую тиковую подкладку; между ею и $13^1/_2$ дюймовыми тиковыми же брусьями, изображающими деревянные борта и шпангоуты судна, проложена $1^1/_2$ д. плита, о которой сказано выше, и наконецъ, къ задней части щита прикрѣплены 8 дюймовыя доски. Каждая изъ плитъ скрѣпляется съ корпусомъ судна 22 кованными

$2^1/_2$ дюймовыми болтами, головки которыхъ имѣютъ $3^1/_2$ д. въ діаметрѣ и утоплены за-подъ-лицо съ плитой. Болты эти съ внутренней стороны закрѣплены обыкновенными гайками. Вѣсъ всего щита 25 тонновъ. Онъ разбирается теперь и скоро будетъ перевезенъ въ Шебуринессъ».

Англійскіе инженеры ожидаютъ много хорошаго отъ этого щита, хотя мы въ правѣ сомнѣваться въ томъ, что $1^1/_2$ д. желѣзная прокладка между деревомъ будетъ въ состояніи остановить разрушительное дѣйствіе ядра, пущеннаго съ такой силой, что оно въ состояніи будетъ пронизать наружный слой плиты и подкладки. Къ тому же, щитъ этотъ, по нашему мнѣнію, несравненно слабѣе щита *Warrior*'а, въ которомъ была $4^1/_2$ д. плита съ 18 дюймами тика, лежавшими на желѣзныхъ листахъ судовой обшивки. Трудно предположить, чтобы $5^1/_2$ д. плита съ 8 дюймовой подкладкой могла лучше выстоять противъ ударовъ ядеръ! Не вдаваясь, впрочемъ, въ дальнѣйшія разсужденія, будемъ ожидать результатовъ шебуринесскихъ опытовъ, о которыхъ не замедлимъ сообщить читателямъ. Можетъ статься, впрочемъ, что щитъ этотъ окажется очень удачнымъ, такъ какъ эта мысль принадлежитъ г-ну Риду, пользующемуся большимъ авторитетомъ и имѣющему много друзей. Въ него сдѣлаютъ нѣсколько выстрѣловъ изъ слабаго орудія, скажутъ множество громкихъ фразъ, которыя повторитъ Times, также большой сторонникъ главнаго строителя и успѣхъ его прогремитъ по всей Англіи, а фрегатъ останется съ слабыми боками, но съ большими надеждами на ихъ неуязвимость.

### Проба англійскаго броненоснаго фрегата *Achilles*.

28 апрѣля н. с. въ Чатамѣ дѣлали пробу броненоснаго фрегата *Achilles* на пробной милѣ въ *Maplin Sands* (*), при собраніи многочисленной и избраннѣйшей публики.

Въ 9 ч. утра, поднявъ якорь помощію вспомогательной 40 сильной машины, сдѣланной для этого, фрегатъ пошелъ на пробную милю. *Achilles* имѣлъ въ это время слѣдующій грузъ: угля 100 тонновъ, канаты и запасы 50 тонновъ, вода и команда 400 тонновъ и углубленіе его было ахтерштевнемъ 23 ф. 9 д. и форштевнемъ 22 ф. 7 д. Полное водоизмѣщеніе его

(*) См. М. Сборникъ, январь, Брон. отдѣлъ стр. 35 и апрѣль стр. 98.

было опредѣлено въ 9500 тонновъ. Высота нижнихъ косяковъ портовъ отъ поверхности воды на срединѣ 12 футъ. Шесть переходовъ фрегата по измѣренной милѣ дали слѣдующіе результаты:

| Переходы. | Употреб. время. | Узлы. | Обороты винта. | Число фунт. пара. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 4 м. 45 сек. | 12,632 | 46 | 26 |
| 2 | 3 » 42 » | 16,216 | 46 | 25 |
| 3 | 4 » 51 » | 12,371 | 46½ | 25½ |
| 4 | 3 « 40 » | 16,363 | 47 | 26 |
| 5 | 4 » 49 » | 12,456 | 47 | 26 |
| 6 | 3 » 43 » | 16,143 | 46½ | 26 |

Выведенные средніе изъ каждыхъ двухъ ближайшихъ переходовъ суть: 14,424, 14,293, 14,367, 14,409 и 14,299.

Вторые средніе, выведенные изъ первыхъ, суть 14,358, 14,330, 14,388 и 14,354.

Общее же среднее число узловъ 14,357.

При опытѣ этомъ *Achilles* не достигъ еще полнаго своего хода, потому что: 1) винтъ его не былъ вполнѣ погруженъ въ воду, и перья его выходили почти на футъ выше поверхности, и 2) подводная часть его послѣ долгой стоянки въ гавани густо заросла травой и ракушками. Когда же это будетъ исправлено и *Achilles* углубится какъ слѣдуетъ, то отъ него ожидаютъ 15 узловъ хода.

Послѣ этихъ шести переходовъ полнымъ паромъ было сдѣлано еще два съ половиннымъ числомъ котловъ; результаты ихъ были слѣдующіе:

| Переходы. | Время. | Узлы. | Обороты винта | Число фунт. пара. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 5 м. 39 сек. | 10,619 | 38 | 25 |
| 2 | 4 » 34 » | 13,138 | 37 | 23½ |

Средній ходъ при половинномъ числѣ котловъ 11,878 узловъ.

Машины фрегата во все время испытанія работали весьма тихо и правильно, безъ малѣйшаго сотрясенія судна, чего, однако, можно было ожидать отъ машинъ такой силы.

По окончаніи этихъ испытаній было приступлено къ испы-

танію его поворотливости. Площадь части руля, находившейся въ водѣ, приближенно составляетъ 135 футъ. Руль при помощи 8 человѣкъ былъ положенъ право на бортъ въ 1 м. 45 сек., а лѣво на бортъ въ 1 м. 50 сек. времени. Число оборотовъ штурвала при этомъ въ обѣ стороны $3^1/_2$.

Половина круга полнымъ ходомъ была сдѣлана при рулѣ право на бортъ въ 3 м. 25 сек., при рулѣ же лѣво на бортъ въ 4 м. 40 сек. Число оборотовъ винта 46.

Полная же циркуляція половиннымъ ходомъ, при рулѣ право на бортъ (15 человѣкъ на рулѣ) была сдѣлана въ 6 м. 15 сек. Руль положенъ на бортъ въ 2 м. 30 сек. Діаметръ циркуляціи, по измѣренію г-на Мартина, изобрѣвшаго новый, весьма точный способъ измѣренія круговъ на водѣ, 900 ярдовъ.

Средняя температура во время пробы была слѣдующая. на палубѣ 49°;въ машинѣ въ передней части 98°, средней 109°, задней 102°; въ носовомъ кочегарномъ отдѣленіи въ передней части 80°, средней 92°, задней 98°; въ кормовомъ кочегарномъ отдѣленіи въ передней части 76°, средней 102°, задней 96°.

Во время пробы дулъ легкій вѣтеръ отъ О съ силою не болѣе 3 баловъ.

На *Achilles* сдѣланъ электрическій телеграфъ по системѣ г-на Джизборна (Gisborne), по которому передача сигналовъ съ мостика въ машинное отдѣленіе дѣлалась какъ нельзя болѣе быстро и удобно.

Послѣ пробы фрегатъ воротился въ р. Медвей на прежнее мѣсто, гдѣ будетъ оканчивать свое вооруженіе.

### Машины американскаго броненосца *Dunderberg*.

Машины для этого судна, которое, по словамъ американскихъ газетъ, будетъ сильнѣйшимъ броненоснымъ судномъ всего свѣта, дѣлаются на *Etna Jron Works* г. Рочъ (*John Roach*) въ Нью-Іоркѣ. Онѣ будутъ состоять изъ двухъ горизонтальныхъ цилиндровъ 100 д. въ діаметрѣ, ходъ поршня 45 дюймовъ. По разсчету инженеровъ, при 30 ф. пара, винты будутъ дѣлать 60 оборотовъ въ минуту. Кромѣ того, онъ будетъ имѣть двѣ машины для воздушныхъ помпъ съ цилиндрами въ 36 д. въ діаметрѣ, ходъ поршня 36 дюймовъ.

Число котловъ 6, каждый 31 ф. 4 д. длиною, 16 ф. 5 д.

шириною и 17 ф. 4 д. вышиною, и кромѣ того, два добавочные котла. Котлы горизонтальные, трубчатые, съ двумя рядами топокъ, полное число которыхъ во всѣхъ котлахъ 60. Поверхность котловъ 1200 кв. футъ. Огневое пространство равняется 30000 кв. футъ. При 30 ф. пара дѣйствительная сила машины будетъ 6500 лошадей или 1500 номинальныхъ силъ, считая по англійской системѣ.

Винтъ 21 ф. въ діаметрѣ, четырехперый, ходъ его измѣняется отъ 27 до 30 футовъ. Вѣсъ винта 35000 фунтовъ. Онъ сдѣланъ изъ композиціи (88 частей мѣди, 10 ч. олова и 2 шпіаутера). Вѣсъ употребленнаго на отливку металла равняется 44000 фунтовъ.

Перейдемъ теперь къ весьма интересному испытанію, произведенному въ Англіи надъ французскими и англійскими плитами, описанному въ двухъ №№ Times'а.

### Прова плитъ французской и англійской выдѣлки въ портсмутѣ.

22 и 23 марта н. с. въ Портсмутѣ производились испытанія надъ плитами французскихъ и англійскихъ заводчиковъ. Опыты перваго дня ограничились стрѣльбою изъ 8 дюймовой гладкостѣнной пушки (95 центнер.) чугунными снарядами и зарядомъ въ 16 фунтовъ пороха. Результатомъ этого испытанія была классификація плитъ, по правиламъ, утвержденнымъ адмиралтействомъ. Порядокъ ихъ слѣдующій: первое мѣсто заняли 6 д. плиты гг. Бердморъ (Beardmore) въ Глазговѣ. Плита эта была выкована сначала въ толщину 12 дюймовъ и потомъ прокатана между валами до толщины 6 дюймовъ. Второе мѣсто принадлежитъ прокатной $4^1/_2$ д. плитѣ гг. Петенъ Годе и К° во Франціи, третье—двумъ 6 д. прокатнымъ плитамъ мильвалльской компаніи, назначеннымъ для строющагося фр. *Bellerophon*, четвертое—$4^1/_2$ д. прокатной же плитѣ гг. Биль и К°, приготовленной для фр. *Pallas* и пятое—$4^1/_2$ д. прокатной плитѣ гг. Петенъ Годе и К°.

На другой день опыты производились изъ 9,22 д. (100 ф. Армстронга) гладкостѣнной пушки стальными снарядами. Первое ядро, при зарядѣ въ 30 фунтовъ, было пущено въ лѣвую половину 6 д. плиты мильвалльской компаніи, куда не попали ядра предъидущаго дня. Ядро это было сдѣлано гг. Фиртъ и сыномъ

(*Firth*) въ Шеффильдѣ. Оно ударилось въ 12 д. разстоянія отъ нижняго края и засѣло частію въ плитѣ, частію въ бортѣ щитоваго судна, выходя наружу всего на $^1/_2$ дюйма. Второе ядро было съ завода г. Брауна. Оно ударилось въ ту же половину плиты и засѣло, также какъ и первое, въ плитѣ и бортѣ, но такъ, что нисколько не выдавалось наружу. Въ обоихъ случаяхъ на задней поверхности плиты, около мѣстъ ударовъ ядрами, оказались трещины. Ядра не пробили борта, и плита по видимому хотя пострадала сама, но сдѣлала свое дѣло, представивъ должное сопротивленіе стальнымъ сферическимъ снарядамъ 100 ф. пушки. Не смотря на это, по осмотрѣ борта оказалось, что наружная сторона его, прилегающая къ плитѣ, получила серьезныя поврежденія. Пространство борта, въ 16 футъ длиною и 4 ф. шириною, было вдавлено мѣстами на 4, а мѣстами на 7 дюймовъ внутрь и вообще страшно разбито. Разрушеніе было такъ велико, что одно и много два стальныхъ ядра, и все это пространство было бы выбито насквозь и плита, положенная на бортъ судна, была бы опрокинута на палубу.

Послѣ этого стрѣляли въ плиту гг. Бэрдморъ стальнымъ же ядромъ. Оно ударилось въ самый центръ и засѣло, выходя на 2 дюйма наружу, не произведя, однако, ни трещины, ни малѣйшихъ поврежденій, какъ въ задней части плиты, такъ и въ бортѣ судна. Затѣмъ было пущено ядро въ мильвалльскую плиту. Оно также засѣло, сплющилось и выставилось наружу на 2 же дюйма отъ поверхности. Этимъ окончились опыты изъ 9,22 д. пушки. Послѣдній выстрѣлъ былъ сдѣланъ изъ 8 д. орудія въ норвежскую плиту. Оно засѣло въ плитѣ, выступивъ наружу на 4 дюйма и произведя значительныя трещины въ нижней части ея. Бортъ судна, на сколько можно было видѣть съ палубы, не получилъ при этомъ никакихъ поврежденій.

8 апрѣля н. с. была произведена новая проба надъ $9^1/_2$ д. плитами Петенъ Годе и К° и г.г. Биль и К° изъ Іоркшира, поставляющихъ броню на фр. *Pallas*. Результатъ этой пробы оказался въ пользу первой фирмы. Надо замѣтить, говоритъ Times, торопящійся оправдать своихъ заводчиковъ, что плита г.г. Биль и К° была гораздо ниже того достоинства, которое обязались имѣть заводчики, тогда какъ качества французской плиты были выше обыкновенныхъ франц. плитъ, испытываемыхъ въ Англіи.

Первый выстрѣлъ, сдѣланный въ эту послѣднюю плиту, ударилъ въ середину ея въ 8 д. разстоянія отъ нижняго края въ самый болтъ. Вторымъ выстрѣломъ, попавшимъ въ то же самое мѣсто, болтъ былъ вдавленъ чрезъ всю толщину плиты въ бортъ судна, и впадина, произведенная этими двумя ядрами, была 4,7 д. глубиною съ сквозной трещиной, идущей черезъ центръ впадины. Слѣдующія за тѣмъ два ядра попали въ 8 д. разстоянія отъ мѣста удара первыхъ двухъ, и въ такомъ же разстоянія отъ края. Онѣ выбили въ плитѣ сквозное углубленіе, вдавивъ середину его на 14 д. въ бортъ судна и откололи кусокъ плиты въ 2 ф. 6 д. длиною и 8 д. шириною. Еще два ядра, ударившіяся немного выше трещинъ, значительно повредили плиту. Бортъ судна былъ вдавленъ на 3 д. внутрь и правая половина плиты отошла отъ него на 3 д.; послѣдній, седьмой выстрѣлъ, сдѣланный въ эту часть, осадилъ ее на мѣсто, нисколько не увеличивъ разрушенія, произведеннаго первыми ядрами. Это можетъ служить доказательствомъ достоинства плиты. Плита эта была прикрѣплена обыкновенными 2 д. болтами. Г.дъ Петенъ и Годе признали лучшими производителями прокатныхъ желѣзныхъ плитъ во Франціи, но вышеприведенное испытаніе не можетъ служить сравненіемъ ихъ съ плитами англійскихъ заводчиковъ. Если дозволить лучшимъ нашимъ фабрикантамъ, г.г. Брауну и К° вступить въ состязаніе съ ними, при совершенно одинаковыхъ условіяхъ выдѣлки ихъ произведеній, то результаты этихъ опытовъ имѣли бы огромный національный интересъ.

Первыя плиты, представленныя г.г. Петенъ Годе и К°, на опыты въ Англіи, какъ образцы ихъ производства, выдержали испытанія какъ нельзя лучше и вполнѣ поддержали репутацію, которою они тогда пользовались. Послѣ этого успѣха адмиралтейство сдѣлало заказъ почти на 9500 ф. стерл. (около 60000 р. сер.), съ тѣмъ, чтобы одна половина плитъ была въ $4^1/_2$ д., а другая въ $5^1/_2$ д. толщиною. По представленіи ихъ въ порта смутское адмиралтейство, оказалось что онѣ были гораздо низшаго достоинства, чѣмъ первыя двѣ, и ни одна изъ выбранныхъ для пробы не выдержала испытанія, которое требовалось адмиралтействомъ по контракту. Вслѣдствіе этого ихъ возвратили во Францію. Испытанія же, произведенныя 23 марта и

8 апрѣля надъ плитами той же самой доставки, снова подняли ихъ достоинство до тѣхъ поръ, пока новая неудача или превосходство какой нибудь англійской фирмы снова не уронятъ ихъ во мнѣніи спеціалистовъ....

Не беремся предрекать, по примѣру англійскихъ журналистовъ, эту участь французскимъ заводчикамъ, но не можемъ не замѣтить, прослѣдивъ всѣ опыты, которые производились надъ плитами г.г. Петенъ Годе и К° что эти опыты прямо показываютъ ненадежность плитъ потому что всѣ плиты ихъ производства весьма неодинаковаго качества, что, безъ сомнѣнія, служитъ весьма плохой порукой въ дѣйствительность брони судна, вышедшей съ ихъ завода. Не имѣя ничего болѣе объ опытахъ надъ плитами, перейдемъ къ выпискѣ изъ записки Эриксона, о которой говорилъ *Scientific American*, весьма сожалѣя, что не можемъ представить здѣсь этой записки вполнѣ, что было бы весьма интересно.

## НЕУЯЗВИМАЯ БРОНЯ.

(*Извлеченіе изъ записки, поданной секретарю флота С. ш. 18 января 1863 г. г-мъ Джономъ Эриксономъ.*)

Всѣ попытки англичанъ сдѣлать такую броню, которая была бы въ состояніи устоять противъ разрушительнаго дѣйствія снарядовъ большаго вѣса и обладающихъ большою скоростію, остались безъ успѣха. Толстыя массы кованнаго желѣза лучшаго качества, толщиною до одного фута, были разбиты этими снарядами. Огромная динамическая сила, приданная ядру, и недостатокъ силы сцѣпленія частицъ металла брони, вмѣстѣ съ отсутствіемъ въ ней способности сжиматься, могутъ служить объясненіемъ, почему твердые англійскіе щиты не могли выдержать удара ядра, пущеннаго изъ большаго орудія большимъ зарядомъ пороха.

Внимательно изучивъ этотъ предметъ и объяснивъ себѣ причину разрушенія огромныхъ и твердыхъ щитовъ, мнѣ тотчасъ же пришла мысль замѣнить эти массы желѣза отдѣльными рядами тонкихъ плитъ, которыя уменьшали бы живую силу (vis viva) ядра постепенно, такъ чтобы оно, дойдя до главной твердой массы желѣза, успѣло бы уже потерять значительную часть своего

разрушительнаго дѣйствія. Главное условіе такого рода слоистой (laminated) защиты состоитъ въ томъ, чтобы каждый слой ея или каждая плита могла быть разбита безъ всякаго вліянія на лежащую въ слѣдующемъ ряду и составляла бы, такимъ образомъ, отдѣльное тѣло, положенное въ извѣстномъ разстояніи отъ сосѣдняго слоя. Этого нельзя достигнуть, безъ сомнѣнія, въ большой массѣ желѣза, потому что всякая трещина, нѣкоторой ширины, въ наружной части ея, должна неминуемо, вслѣдствіе несжимаемости металла, пройдти черезъ всю толщину ея. Это то и есть главная причина разрушенія огромныхъ и толстыхъ кованныхъ плитъ, испытываемыхъ въ Англіи.

Мой 15 дюймовый щитъ, испытанный недавно капитаномъ Дальгреномъ въ вашингтонскомъ адмиралтействѣ, неоспоримо доказываетъ, что слоистая броня можетъ быть сдѣлана совершенно неузвимою. При этомъ опытѣ, ядро не только не было въ состояніи пробить пяти кованныхъ прокладокъ, положенныхъ на 4 одно-дюймовыя плиты, но не прошло даже и наружныхъ слоевъ брони (*), а сдѣлало только впадину глубиною въ 4 дюйма. Этотъ щитъ, поставленный въ разстояніи 34 (?) ярдовъ отъ 11 д. орудія Дальгрена, изъ котораго стрѣляли 30 ф. пороха, ясно и убѣдительно доказалъ также неуязвимость боковой брони *Puritan*'а и *Dictator*'а. Боковая броня ихъ состоитъ, какъ мы знаемъ, изъ 6 дюймовыхъ листовъ, подъ которыми положены $4^1/_2$ д. стрингерсы, лежащіе на 4 футовой дубовой подкладкѣ, которая твердо прикрѣплена къ борту судна, безъ весьма вредныхъ сквозныхъ болтовъ, употребляемыхъ обыкновенно на *Warrior*'ѣ и другихъ броненосцахъ Европы.

## Разныя извѣстія.

— Въ Англіи явилось еще новое предложеніе одежды броненосныхъ судовъ деревомъ. Это предложеніе, сдѣланное уже г. Хитономъ въ Америкѣ и г. Скоттомъ въ Англіи, знакомо намъ, и мы видѣли уже результаты опытовъ надъ подобными щитами; но полковникъ Паркинсонъ, подавшій это мнѣніе, идетъ гораздо далѣе и хочетъ покрывать деревомъ не только броню но и весь

(*) Щитъ этотъ состоялъ изъ 6 однодюймов. плитъ, положенныхъ на 5 дюймовыя желѣзныя прокладки, за которыми шли еще 4 ряда однодюймовыхъ плитъ, какъ на *Dictator*'ѣ. См. М. Сб. № 1. Бр. отдѣлъ стр. 13. *Пр. Ред.*

корпусъ судна. Суда, по предложенію его, должны быть построены изъ лѣса и покрыты отъ верху до низу толстой деревянной обшивкой, состоящей изъ двухъ рядовъ брусьевъ. Первый рядъ долженъ состоять изъ толстыхъ вертикальныхъ брусьевъ 2 фута въ квадратѣ и скрѣпленъ съ корпусомъ винтовыми болтами; второй рядъ, состоящій изъ горизонтальныхъ брусьевъ или досокъ 8 д. толщиною, долженъ крѣпиться къ первому мѣдными болтами. Построенное такимъ образомъ судно можетъ быть обшито мѣдью, какъ обыкновенное деревянное. Въ надводной же части, между деревянной накладкой и обшивкой судна должны быть положены плиты брони. Идея изобрѣтателя, какъ видимъ изъ этого краткаго описанія его системы, не нова и не такъ полезна, какъ можетъ показаться съ перваго раза, и потому мы не будемъ вдаваться въ дальнѣйшія разсужденія объ этомъ и упомянули объ немъ только для того, чтобы не пропустить ни одно изъ предложеній, дѣлаемыхъ за границей и касающихся до занимающаго насъ вопроса.

— Датскій броненосецъ *Rolf-Krake*, дѣйствія котораго мы описывали въ прошломъ № нашего журнала, снова участвовалъ въ дѣлѣ при несчастной защитѣ дюппельской позиціи, взятой прусаками, но не имѣя ничего, кромѣ краткихъ, газетныхъ извѣстій, мы можемъ только сказать, что во время аттаки пруссаками позиціи, *Rolf-Krake* сдѣлалъ 95 выстрѣловъ. Въ дѣлѣ одна 24 фун. граната пробила палубу, лопнула внутри судна, убила лейтенанта и ранила 9 человѣкъ; кромѣ того, тяжело раненъ осколкомъ гранаты унтеръ-офицеръ, находившійся въ передней башнѣ. Въ настоящее время *Rolf-Krace* защищаетъ переправу на островъ Альзенъ, который хотятъ атаковать соединенныя войска.

— *Итальянскій броненосный фрегатъ Regina Maria Pia*, строившійся въ Ла-Сенѣ, на дняхъ оставилъ Тулонъ и направился въ Геную. Онъ достигъ на опытахъ, сдѣланныхъ при пріемкѣ его, 13 узловъ хода.

— *Англійскій броненосный фрегатъ Caledonia* приготовляется и будетъ выведенъ въ теченіе этого мѣсяца, изъ дока, въ которомъ строился.

— *Австрійскій броненосный фрегатъ Don Juan d'Austria*, назначенъ вмѣстѣ съ эскадрою въ Нѣмецкое море.

— *Французскій броненосный фрегатъ Invincible* 16 марта вышелъ на шербургскій рейдъ, окончивъ свои исправленія послѣ океанскаго плаванія. 18 марта къ нему присоединился фрегатъ *Coronne*, также готовый къ выходу въ море. *Solferino* выведенъ изъ дока, гдѣ мѣсто его заступилъ *Magenta*.

— Сѣверо-американскія батареи Греггъ и другая на *Cumming Point* практикуются, каждый ясный день, тѣмъ, что стрѣляютъ въ два тарана, строющіеся конфедератами въ виду ихъ, на берегу Чарльстона. Онѣ уже нѣсколько разъ наносили имъ серьезныя поврежденія, и своими бомбами, которыя разрываются надъ ними, безпрестанно разгоняютъ рабочихъ и тѣмъ мѣшаютъ окончанію ихъ. Американцы надѣются, что они покрайней мѣрѣ не позволятъ спустить ихъ, если не удастся разрушить ихъ окончательно еще ранѣе.

— Сѣверо-американцы построили минное судно (torpedo vessel) и скоро будутъ дѣлать первые опыты надъ нимъ въ *East River*. Блокшифъ, назначенный для этого, долженъ быть взорванъ посредствомъ бомбы, которую судно это должно подвести подъ киль и, отойдя на безопасное разстояніе, сообщить огонь заряду, посредствомъ гальванической батареи.

— Американскія газеты говорятъ, что броненосцы *Roanoke* и *Atlanta* (*), стоящіе въ Newport News въ устьѣ James River, ожидаютъ нападенія на нихъ большаго тарана, построеннаго для этого конфедератами. Въ одно время съ нападеніемъ его на суда, на берегу, южная армія думаетъ сдѣлать атаку на американскія войска.

— Въ Англіи, указомъ адмиралтейства, распущенъ комитетъ, назначенный для испытанія плитъ (Special Iron Plate Committee), о трудахъ котораго, продолжавшихся три года, такъ громко говорилъ въ послѣднее время Times. По уничтоженіи комитета, всѣ изобрѣтатели, желающіе дѣлать опыты, должны имѣть дѣло прямо съ контролеромъ флота.

(*) Взятый у конфедератовъ.

# ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Сравнительные опыты въ Англіи, надъ орудіями Армстронга и Витворта.—Извѣстія объ итальянскомъ фрегатѣ *Re-Galantuomo*.—Попытка конфедератовъ взорвать американскій фрегатъ *Minnesota*. — Проба барказа съ двумя винтами. — Новый временной руль Эванса.—Разныя извѣстія.

## Сравнительные опыты надъ орудіями Армстронга и Витворта, въ Шебуринессѣ.

Въ Шебуринессѣ начались давно ожидаемые опыты, которые рѣшатъ споръ между двумя знаменитыми соперниками, въ дѣлѣ артиллеріи. Вотъ описанія начала ихъ, помѣщенныя въ Times.

4-го апрѣля, н. с. въ Шебуринессѣ началось давно ожидаемое сравненіе системы пушекъ Витворта и Армстронга, въ присутствіи многочисленныхъ избранныхъ членовъ артиллерійскаго комитета и большаго числа постороннихъ зрителей, заинтересованныхъ этимъ дѣломъ. Г. В. Армстронгъ представилъ три 12 фунт. орудія, заряжающіяся съ казенной части, и три такія же орудія, заряжающіяся съ дула и съ развѣтвляющимися нарѣзами, а Витвортъ—три орудія того же калибра заряжающіеся съ дула. Эти девять пушекъ уже на мѣстѣ. Кромѣ того, три 70 фунтовыя, заряжающіяся съ казенной части, и три 70 ф., заряжающіяся съ дула, Армстронга, также какъ и три 70 ф. Витворта—уже на пути изъ Вульвича въ Шебуринессъ.

Подробности опытовъ еще пока въ секретѣ; но извѣстно, что будетъ произведено не менѣе 3000 выстрѣловъ изъ каждой пушки. Сравненіе это продлится весьма долго, и займетъ 2, или 3 мѣсяца, если не болѣе. Съ перваго взгляда покажется, можетъ быть, что это только лишняя трата денегъ и времени, но комитетъ же-

лаетъ испытать эти орудія со всѣхъ сторонъ, со всѣми измѣненіями снарядовъ и противъ всякаго рода защиты. Онѣ будутъ испытаны также въ отношеніи скорости, съ какою можетъ производиться пальба и заряжаніе. Послѣ 3000 выстрѣловъ, орудіе будетъ подвергнуто ряду испытаній съ постепенно увеличивающимся зарядомъ. Испытаніе началось вчера надъ 12 ф. пушками. Семь выстрѣловъ ядромъ и восемь бомбою были сдѣланы прицѣльно, чтобы испытать вѣрность направленія каждой пушки. Шесть выстрѣловъ ядромъ были сдѣланы при возвышеніи на одинъ градусъ, но испытаніе было остановлено сильнымъ дождемъ и вѣтромъ отъ SW. При послѣднихъ 3 или 4 выстрѣлахъ, погода была великолѣпная, но съ сильнымъ вѣтромъ. При такой обширности программы, едва ли возможно представить какой нибудь выводъ изъ результатовъ этихъ важныхъ и интересныхъ опытовъ, ранѣе 6 или 8 недѣль. Опыты, наиболѣе интересные, будутъ указываемы здѣсь отъ времени до времени, но при этомъ надобно помнить, что они будутъ составлять только единицу, въ общей задачѣ рѣшенія артиллерійскаго спора.

По окончаніи послѣднихъ опытовъ надъ 12 ф. пушками Витворта, онъ скрѣпилъ ихъ еще наружными приливами, увеличивающими вѣсъ орудія почти на 20% болѣе орудій Армстронга, одинаковаго калибра и имѣющихъ вѣсу не болѣе 8 центнеровъ.

По требованію комитета, онъ сдѣлалъ также запалъ на вершинѣ казенной части, такъ какъ вставной запалъ былъ признанъ комитетомъ опаснымъ для прислуги.

Вчера стрѣляли изъ этого орудія уже чрезъ новый запалъ, но прежній легко могъ быть открытъ и употребляемъ въ случаѣ необходимости, такъ какъ всякая опасность, происходящая отъ этихъ запаловъ, будетъ устранена придѣланной къ нему трубкою.

Далѣе, въ Шебуринессѣ, было сдѣлано продолженіе сравнительныхъ опытовъ между 12 ф. полевыми орудіями Армстронга и Витворта.

Соперники должны представить по три пушки каждой системы, допущенной къ испытаніямъ, а именно: 12 ф. полевыя и 70 фунт. крѣпостныя. Армстронгъ представилъ три 12 ф. орудія, заряжающіяся съ дула, съ развѣтвляющимися нарѣзками. Витвортъ представилъ только три 12 ф. пушки, нарѣзанныя по его шестигранной системѣ. Пушки Армстронга сдѣланы изъ кованаго желѣза (wrought iron coil plan), а Витворта—изъ однороднаго металла (или весьма мягкой стали), скрѣпленныя обручами изъ того же металла, и надѣтыми на орудія помощію гидравлическаго пресса. Эти пушки должны быть подвергнуты всевозможнымъ испытаніямъ,—изъ нихъ будутъ стрѣлять ядромъ, картечью и обыкновенными бомбами, въ

земляныя укрѣпленія, амбразуры и полисады, рикошетами и прицѣльными выстрѣлами, и на большомъ разстояніи; испытаютъ удобство помѣщенія ихъ на шлюпки, свозъ на берегъ и удобство дѣйствія ими съ гребныхъ судовъ противъ кустарника и деревень. Зарядные ящики ихъ будутъ посланы берегомъ и моремъ по всему королевству, чтобы испытать удобства перевозки ихъ. Кромѣ того, каждая изъ нихъ будетъ опущена въ воду и оставлена на ночь для узнанія, которая изъ нихъ можетъ быть скорѣе вычищена и приготовлена къ дѣйствію. Сверхъ всего, опыты будутъ заключать въ себѣ самое важное испытаніе, а именно: которая изъ нихъ можетъ выдержать наибольшее число постоянныхъ выстрѣловъ, сдѣланныхъ безостановочно, не получивъ ни малѣйшаго поврежденія, какъ въ самомъ металлѣ, такъ въ нарѣзкахъ и проч.

Послѣ всего этого, будетъ сдѣлано по 3000 выстрѣловъ изъ каждой пушки, и наконецъ, разорвутъ ихъ, постепенно увеличивая зарядъ. Такимъ образомъ, испытанія эти будутъ вмѣщать въ себѣ все, что только возможно придумать, для самаго строгаго опыта, при которомъ орудія будутъ подвергнуты всѣмъ случайностямъ, могущимъ встрѣтиться съ ними въ полѣ, и кромѣ того, многимъ другимъ пробамъ, которымъ никогда еще не подвергали артиллерійскія орудія. Соперничество началось 4 апрѣля, но первые опыты, хотя они и составляли часть программы, имѣли только предварительную форму, и потому не представляютъ особаго интереса. До сихъ поръ нѣтъ ничего еще, что бы указывало на вѣроятный исходъ дѣла, и потому теперь еще рано высказывать какое либо мнѣніе объ этомъ предметѣ. Можно сказать только то, что до сихъ поръ, послѣ недѣльной пробы, орудія Армстронга и Витворта такъ близки другъ къ другу, что до появленія официальныхъ рапортовъ, положительно нельзя сказать, которое изъ нихъ лучше.

Обѣ системы одинаково хорошо отвѣчаютъ требованіямъ на счетъ точности выстрѣловъ и остается узнать только—въ состояніи ли онѣ имѣть ту же точность при выстрѣлахъ на большія разстоянія. Выстрѣлы изъ орудія Армстронга, заряжающагося съ казенной части, были неоспоримо хуже прочихъ, но онъ объявилъ ранѣе, что такъ какъ оно предназначалось только для испытаній, то, безъ сомнѣнія, не можетъ имѣть той точности, что полевыя орудія того же рода. Недостатокъ этотъ приписываютъ нѣкоторымъ измѣненіямъ, сдѣланнымъ въ немъ и не оказавшимися на практикѣ той пользы, какой ожидали. Орудіе это при пальбѣ бомбами должно превзойдти остальныя, и вчерашніе результаты показали, что это мнѣніе дѣствительно справедливо. При пальбѣ же сплошными ядрами, эти орудія стоятъ гораздо

ниже орудій Армстронга съ развѣтвляющейся нарѣзкой и Витворта. Вчера послѣ немногихъ выстрѣловъ на разстояніи 1300 ярдовъ (разстояніе невозможное для прежнихъ гладкостѣнныхъ полевыхъ орудій), опыты продолжали для того, чтобы показать дѣйствіе 3 орудій на земляныя укрѣпленія, за которыми обыкновенно укрываются арміи. Для этой цѣли ихъ поставили противъ небольшаго землянаго вала, окруженнаго рогатками изъ срубленныхъ деревьевъ и глубокимъ сухимъ рвомъ съ полисадомъ на днѣ. Валъ этотъ представлялъ трехпушечныя укрѣпленія, двѣ амбразуры котораго были сдѣланы по плану маіора Джонса изъ туръ, сдѣланныхъ изъ гальванизированныхъ желѣзныхъ прутьевъ, сплетенныхъ въ цилиндръ, на подобіе корзины, а одна, по плану капитана Тайлера, состояла изъ открытаго цилиндра, сдѣланнаго изъ тонкаго желѣза и наполненнаго какъ обыкновенно пескомъ. Въ амбразурахъ было поставлено три негодныхъ орудія, и къ нимъ, вмѣсто артиллерійской прислуги, нарочно приготовлены для этого деревянныя фигуры. Чучелы эти были разставлены на опредѣленныхъ мѣстахъ и подъ защитою землянаго укрѣпленія.

Пальба производилась съ разстоянія 1300 ярдовъ сплошными ядрами. Сдѣлавъ по 5-ти выстрѣловъ изъ каждаго орудія и осмотрѣвъ поврежденія, снова начали пальбу, въ этотъ разъ съ разстоянія 900 ярдовъ бомбами, съ ударными и обыкновенными трубками. Здѣсь безъ сомнѣнія, нѣтъ надобности описывать дѣйствіе каждаго выстрѣла. Достаточно сказать только то, что всѣ три орудія, какъ Армстронга, такъ въ особенности Витворта, дѣйствовали какъ нельзя удачнѣе. Съ того мѣста, гдѣ стояли орудія, амбразуры представлялись только небольшими пятнами, но ядра, одно за другимъ, попадали съ нихъ съ поразительною точностію. Обыкновенный недостатокъ шестигранныхъ снарядовъ Витворта оказывался и здѣсь. Если орудіе не имѣло надлежащаго угла возвышенія, тогда ядро это ударялось въ землю передъ укрѣпленіемъ, зарывалось въ нее и выскакивало потомъ подъ угломъ, почти равнымъ углу паденія, съ сильнымъ вращеніемъ и, поднимаясь кверху, пролетало надъ валомъ.

При осмотрѣ поврежденій послѣ пальбы ядрами, нашли, что прицѣльные выстрѣлы всѣхъ орудій были какъ нельзя болѣе точны и наносили большой вредъ укрѣпленію. Поврежденія, произведенныя орудіями Армстронга, были, однако, болѣе—они разрушали одежду, тогда какъ снаряды Витворта дѣлали почти чистыя сквозныя дыры.

Одно изъ ядеръ Витворта прошло по длинѣ орудія, стоявшаго въ амбразурѣ, и сдѣлало на немъ желобъ, срѣзавъ весьма чисто всѣ тарельныя украшенія. Пальба бомбами дала также удивительные ре-

зультаты въ отношеніи правильности выстрѣловъ. Два раза бомбы Витворта и Армстронга лопнули въ самыхъ амбразурахъ укрѣпленія. Бомбы перваго были только что приготовлены и требуютъ еще опытовъ надъ ними, такъ какъ у одной, ударившейся о землю передъ валомъ, выскочила трубка, а другая, ударная, не разорвалась, чего не было съ бомбами Армстронга, хотя онѣ разрывались не съ такою точностью.

Бомба Витворта содержала въ себѣ 72 пули и нѣсколько сегментообразныхъ частей, но большая часть ихъ имѣетъ обыкновенно свинцовыя пули; бомба же Армстронга содержитъ почти тоже количество желѣзныхъ пуль, но разрывной зарядъ ея почти вдвое болѣе Витворта. Осмотръ батареи, по прекращеніи дѣйствія бомбами, показалъ, что въ амбразурѣ, противуположной пушкамъ Витворта, деревянныя фигуры остались неповрежденными, между тѣмъ какъ въ двухъ остальныхъ амбразурахъ, по которымъ стрѣляли пушки Армстронга, онѣ значительно пострадали; въ особенности въ одной, гдѣ бомба сдѣлала въ щекѣ амбразуры огромную дыру и сбила часть пушки. Фигуры, поставленныя у орудій, также очень пострадали отъ прицѣльныхъ выстрѣловъ Армстронга. Щиты, поставленные за амбразурами, показываютъ, что бомбы Витворта были дѣйствительны, ибо на его щитѣ насчитали до 17 дыръ, тогда какъ на одномъ изъ щитовъ Армстронга только 6, а на другомъ, поставленномъ противъ пушки съ развѣтвляющимися нарѣзками всего 1 дыру. Парапеты и амбразуры болѣе пострадали отъ бомбъ Армстронга, также какъ и деревянныя фигуры прислуги, о которыхъ мы говорили.

При этомъ открыли также одинъ очень интересный фактъ, который говоритъ прямо противъ употребленія туръ сисмемъ маіора Джонса и капитана Тайлора.

Одна изъ деревянныхъ фигуръ была значительно повреждена въ щеку осколкомъ желѣза отъ туры, куски которой влетѣли внутрь укрѣпленія, хотя въ незначительномъ количествѣ, но все-таки въ такомъ, по которому легко заключить, что употребленіе такихъ желѣзныхъ туръ можетъ быть допущено только тамъ гдѣ нѣтъ дерева, какъ напр. это дѣлали въ Крыму, гдѣ и изобрѣли такіе туры.

Послѣ этого орудія были поставлены въ 900 ярдахъ отъ укрѣпленія; при этомъ дѣйствіе ихъ выстрѣловъ было совершенно то же, что и при 1300 ярдахъ.

Потомъ стрѣляли изъ 600 фунт. пушки Армстронга (Big-Will). Щитъ, по которому дѣйствовали, былъ обшитъ $6^1/_2$ дюймовою бронею, положенною на 24 дюймовую тиковую подкладку, позади которой былъ положенъ желѣзный листъ толщиною въ 1 дюймъ, такъ

что щитъ состоялъ изъ $7^1/_2$ дюймовъ желѣза и 24 дюйма тика. Стрѣляли коническимъ стальнымъ ядромъ, въ 612 фунт. вѣсомъ, зарядомъ въ 80 фунтовъ пороха. Результатъ этого опыта возбудилъ не малый интересъ, такъ какъ эта же пушка, нѣсколько недѣль тому назадъ, будучи заряжена 90 фунтами пороха и ядромъ только въ 350 фунт., разбила лучшую 11 д. плиту гг. Броуна и К°.

По сигналу, «Big-Will» выбросила облако пламени и дыму, медленно откатившись назадъ. Ядро пробило щитъ, массивные осколки котораго полетѣли, какъ щепки, и пролетѣло насквозь. Наружная броня, хотя она есть самое лучшее произведеніе Броуна и К° (т. е. представлявшая лучшій образчикъ того, что можетъ быть сдѣлано), была вдавлена чрезъ подкладки, и щитъ однимъ ударомъ былъ приведенъ въ такое состояніе, что надъ нимъ не оставалось дѣлать ничего болѣе. Этимъ выстрѣломъ кончились опыты этого дня. На слѣдующей недѣлѣ будутъ продолжаться опыты надъ соперничествующими орудіями, пальбою въ полисады, а также и при увеличиваніи разстояній, при чемъ будетъ рѣшенъ вопросъ крѣпости орудій при постоянномъ быстромъ дѣйствіи изъ нихъ. До сихъ поръ, орудія еще одинаковы, и споръ можетъ быть рѣшенъ только тогда, когда получатся офиціальныя донесенія коммисіи, производящей опыты.

## Извѣстія объ итальянскомъ фрегатѣ *Re Galantuomo*.

Въ продолженіе послѣдняго мѣсяца всѣ морскія газеты говорили о несчастной участи итальянскаго фрегата, будто бы погибшаго на переходѣ изъ Нью-Іорка въ Италію. Передаемъ здѣсь показаніе капитана Уатсона, командира купеческаго корабля *Star of the West*, привезшаго это извѣстіе, которое, къ счастію, не оправдалось. Изъ описанія этого видно, что если бы американскій капитанъ болѣе думалъ объ участи 406 человѣкъ команды фрегата, готоваго погибнуть, и хотя на этотъ разъ забылъ бы свою поговорку *the time is money* (время есть деньги), которая хороша вездѣ, но не въ такихъ случаяхъ, то не напугалъ бы извѣстіемъ о гибели. Хорошо еще, что въ этотъ разъ обошлось счастливо. Вотъ его показанія по приходѣ въ Нью-Іоркъ:

7 марта н. с., въ 4 часа пополудни, въ шир. 40° 40′ N и долг. 46° 20′ W, онъ встрѣтилъ итальянскій фрегатъ безъ гротъ-стеньги, съ сигналомъ о бѣдствіи. Въ 5 часовъ Уатсонъ поворотилъ оверштагъ и до 6 час. лежалъ на югъ. Фрегатъ въ это время сдѣлалъ нѣсколько выстрѣловъ. Въ 7 час. *Star of the West* снова поворо-

тилъ, и пройдя въ разстояніи голоса подъ кормою фрегата, опросилъ его. Отвѣтомъ было то, что итальянскій фрегатъ шелъ ко дну, и капитанъ его просилъ Уатсона продержаться около него всю ночь и проводить его до ближайшаго порта. На немъ было 406 человѣкъ команды. Уатсонъ обѣщалъ исполнить просьбу капитана, убавилъ парусовъ и легъ въ бейдевиндъ. Въ 8 час. онъ спустилъ ракету, на которую фрегатъ отвѣчалъ тѣмъ же. Въ 9 час. онъ сжегъ фалшвееръ, на что фрегатъ также отвѣчалъ и находился въ это время въ томъ же положеніи. Въ 10 часовъ была пущена ракета и сожженъ фалшвееръ, но отвѣта уже не было. То же повторилось и въ 11 ч., и также безъ отвѣта со стороны фрегата. *Star of the West* поворотилъ, и пройдя 3 мили къ О, легъ въ дрейфъ, въ ожиданіи разсвѣта, послѣ котораго онъ снова легъ на О, и въ 6 час. утра, думая, что фрегатъ придержался къ вѣтру, легъ въ бейдевиндъ, и въ 9 ч., когда вѣтеръ началъ свѣжѣть отъ NNW, Уатсонъ прекратилъ поиски и пришелъ въ Нью-Іоркъ.

Вотъ все, что было сдѣлано кап. Уатсономъ, котораго нельзя не обвинить въ томъ, что онъ держался слишкомъ далеко отъ фрегата, который могъ дѣйствительно погибнуть почти въ виду его, не бывъ замѣченнымъ; когда же потерялъ его, то преисправно легъ въ дрейфъ, вмѣсто того, чтобы идти по тому направленію, гдѣ видѣлъ его ракету, и только утромъ боязнь за участь фрегата заставила его сдѣлать два галса, которые онъ, однако же, поторопился прекратить при первыхъ порывахъ свѣжѣющаго вѣтра, чтобы поскорѣе придти въ Нью-Іоркъ съ грустнымъ извѣстіемъ.

По пришествіи его, нѣсколько судовъ тотчасъ отправились на поиски. Это были: англійскій винтовый корветъ *Styx* (кап. Уардъ), французскій винтовый корветъ *Phlegeton* (кап. Ханде), русскій корветъ «Варягъ» (команд. кап.-лейт. Лундъ), американская паровая лодка *Proteus* (кап. Шуфельдтъ) и почтовый пароходъ *North Star* (кап. Лефевръ),—но всѣ они возвратились безъ всякихъ свѣдѣній. *North Star* дошелъ до Бермудскихъ острововъ, дѣлая постоянныя зигзаги и стараясь пересѣчь обыкновенные пути судовъ, идущихъ какъ къ N, такъ и къ S, потомъ поднялся до острова Sable и до Галифакса, сдѣлавъ около 2800 миль. Послѣ этого, англійскій бригъ *Noward* (кап. Смитъ) принесъ извѣстіе, что въ шир. 39° 30′ и въ долг. 60° онъ видѣлъ большое военное судно, идущее къ S. Судно это шло безъ форъ и крюйсъ-брамъ-стенегъ и гротъ-стеньги, подъ глухо зарифленнымъ форъ-марселемъ, зарифленнымъ фокомъ и форъ-стеньги-стакселемъ. Кап. Смитъ говорилъ, что онъ почти не сомнѣвается, что это былъ итальянскій фрегатъ, потому что онъ

видѣлъ его еще прежде въ Неаполѣ. По послѣднимъ извѣстіямъ *Re Galantuomo* 28 числа благополучно прибылъ въ Гибралтаръ и уже вышелъ въ Неаполь.

*Re Galantuomo* былъ старый корабль, привезшій команду для строившагося въ Нью-Іоркѣ броненоснаго фрегата *Re d'Italia*.

## Попытка конфедератовъ взорвать американскій фрегатъ *Minnesota*.

9-го апрѣля н. с. конфедераты сдѣлали въ James River новую попытку, въ родѣ той, которая такъ удалась имъ съ корветомъ *Housatonic* (*). Въ этотъ разъ они хотѣли сдѣлать то же и съ фрегатомъ *Minnesota*, стоявшимъ противъ Newport's News, подъ флагомъ к.-а. Ли. Вотъ описаніе этого случая, сообщаемое New Iork Herald:

«Часовой на фрегатѣ замѣтилъ небольшое черное пятно, приближавшееся къ фрегату, и, подумавъ сначала, что это простой кусокъ дерева, не далъ знать, но продолжалъ наблюдать за нимъ. Онъ замѣтилъ, что это небольшая шлюпка, вмѣщавшая трехъ человѣкъ, тогда уже, какъ она была недалеко отъ фрегата. Часовой окликнулъ ихъ три раза и на обѣщаніе стрѣлять ему крикнули: «стрѣляй и будь проклятъ!» Между тѣмъ, шлюпка быстро приближалась, и черезъ нѣсколько секундъ раздался выстрѣлъ, похожій на выстрѣлы изъ 20 орудій. Толчокъ былъ такъ силенъ, что офицеры и команда были выброшены изъ коекъ и вся мебель въ каютахъ сдвинута съ мѣста. Судно дрогнуло во всѣхъ частяхъ. Тотчасъ же было отдано приказаніе преслѣдовать смѣльчаковъ, дерзнувшихъ прорваться черезъ линію дозорныхъ шлюпокъ, но адмиральскій паровой барказъ *Poppy*, стоявшій около фрегата, не могъ исполнить этого, потому что не имѣлъ паровъ, а другія шлюпки были далеко, такъ что смѣлому непріятелю удалось уйдти безнаказанно.»

Къ несчастію, американская газета ни слова не говоритъ о поврежденіяхъ, нанесенныхъ фрегату. Такой ударъ не могъ не быть разрушителенъ для деревяннаго судна.

Подобная же попытка была сдѣлана въ прошломъ ноябрѣ мѣсяцѣ, противъ броненоснаго судна *Roanoke*, посредствомъ плавучей мины, но коммодоръ Guert Gansevoort, зорко слѣдившій за этимъ, отбуксировалъ мину на берегъ и разрядилъ ее.

Удача съ корветомъ *Housatonic*, какъ видно, придала смѣлости конфедератамъ. Дозорныя объѣздныя шлюпки эскадры, стоящей подъ Чарльстономъ, крейсерующія около форта Сомтера, безпрестанно

(*) Морск. Сб. № 4, загр. морская хроника.

замѣчаютъ по ночамъ маленькія плавучія мины южанъ («Rebel Davids»). Мины эти, безъ сомнѣнія, выжидаютъ удобнаго случая, чтобы взорвать еще одно изъ судовъ эскадры, но коммодоръ Роуанъ (Rowan), командующій броненоснымъ судномъ *New Ironsides*, и адмиралъ Дальгренъ сторожатъ ихъ и, по словамъ американскихъ газетъ, дѣлаютъ все, «чтобы принять ихъ какъ слѣдуетъ. При первой попыткѣ подойдти къ нашимъ судамъ, говоритъ New Iork Herald, инсургенты не будутъ ходить по розамъ».

## Проба барказа съ двумя винтами.

23-го апрѣля н. с. въ Чатамѣ дѣлали пробу надъ вновь построеннымъ паровымъ барказомъ, съ двумя винтами, назначающимся для винтоваго фрегата *Bombay*. Опыты эти, по словамъ Times, изъ котораго извлечено это извѣстіе, показали все превосходство этихъ судовъ, въ сравненіи съ обыкновенными, въ особенности при управленіи ими.

Длина барказа 42 ф., ширина 11 ф. Машины г. Пэнна, въ 3 силы (*) высокаго давленія. Машины занимаютъ пространство въ 6 ф. длиною и 4 ф. шириною, и легко могутъ быть сняты съ барказа. Вѣсъ ихъ 3 тонна 17 центнеровъ и 20 фунтовъ. Они имѣютъ 4 цилиндра въ 4 д. въ діаметрѣ, ходъ поршня 6 д. Діаметръ винтовъ 2 ф., ходъ ихъ 3 ф. $4^1/_2$ д. Винты четырехперые. Барказъ можетъ взять 13 центн. угля. Углубленіе его носомъ и кормой 2 ф. 6 д.

Винты при 60 ф. пара имѣли болѣе 200 оборотовъ въ минуту. Съ самаго начала пробы коммисія убѣдилась, что даже и въ узкостяхъ барказъ легко можетъ управляться одними винтами, безъ руля, и въ самомъ дѣлѣ, маленькое судно на сильномъ теченіи ворочалось и обходило суда, буйки и проч. также легко, какъ съ рулемъ, доказавъ самымъ блестящимъ образомъ все удобство новой системы. Скорость его была около 6 узловъ. При поворотахъ, имѣя 310 оборотовъ, барказъ безъ руля сдѣлалъ полный кругъ почти на пяткѣ въ 1 мин. 13 сек. времени.

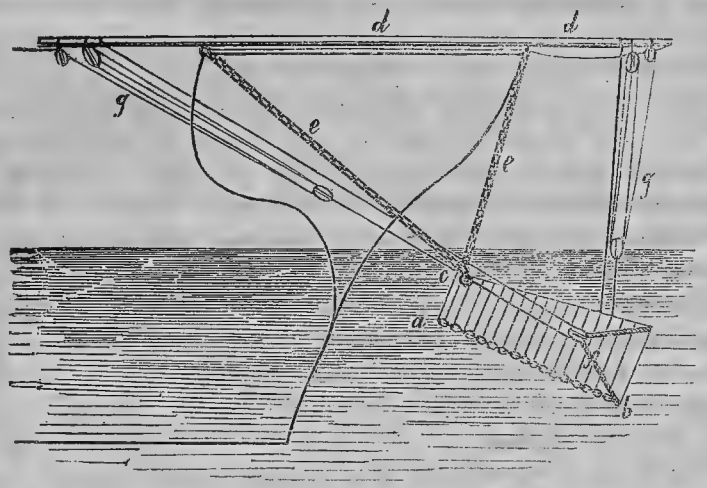
## Новый временной руль Эванса.

Временной руль, изобрѣтенный капитаномъ Эвансомъ, начальникомъ дока въ Голихедѣ, замѣчателенъ столько же простотою своего изготовленія, какъ и удобствомъ употребленія.

---

(*) Вѣроятно опечатка въ Times. *Ред.*

Рядъ лисель-спиртовъ, шлюпочныхъ мачтъ, или веселъ, сложенныхъ по возможности ровно, обшивается плотно досками. Для погрузки и вертикальнаго положенія этого временнаго руля, придѣлывается къ его нижней части *ab* (см. приложенный рисунокъ), часть тяжелой цѣпи. Въ дыру *c* вдѣвается цѣпной или надежный пеньковый стропъ. Чрезъ этотъ стропъ пропускаются перлини, или цѣпи *e,e*, концы которыхъ крѣпятся по обѣимъ сторонамъ гакаборта. По обѣимъ сторонамъ задней части руля, находятся ганапути *f*, чрезъ




которые проходятъ, къ нокамъ перевладины *d,d*, тали, служащія какъ бы возжами. Для большаго погруженія руля, слѣдуетъ увеличить тяжесть въ точкѣ *b*. При большомъ волненіи слѣдуетъ вытравить руль, на разстояніи 5 или 6 футъ отъ ахтерштевня. Его притягиваютъ ближе, по мѣрѣ, какъ погода стихаетъ.

Размѣры руля зависятъ отъ углубленія судна. Длина руля равняется полутора углубленія судна. Ширина передней части руля составляетъ $^1/_5$ длины, ширина задней его части равна $^2/_5$ длины. При 14 ф. углубленія судна, размѣры руля=21 ф. длины; ширина передней его части=3 ф. 2 д., ширина задней части=6 ф. 4 д.

Нѣсколько дюймовъ болѣе или менѣе не составляютъ большой разницы, но хорошо будетъ придерживаться указаннымъ размѣрамъ, оказавшимся при неоднократныхъ случаяхъ наилучшими.

Достойно замѣчанія, что при испытаніи руля на бригѣ, при лавировкѣ съ зарифленными марселями, судно поворачивало временнымъ рулемъ лучше чѣмъ настоящимъ.

## Разныя извѣстія.

*Подводныя суда съ минами* (торпедо). Нью-іоркскій судостроитель г. Гуидеръ (Guider) производилъ на дняхъ опытъ надъ выстроеннымъ имъ судномъ для подводнаго плаванія, которое при этомъ находилось подъ водой въ продолженіе *девяти* часовъ, съ цѣлью прикрѣпленія къ днищу стараго шлюпа *Eztaa* двухъ минъ. Первую мину, съ 50 фунт. пороха, не могли взорвать посредствомъ ударнаго замка, и порохъ не воспламенился. Вторую мину, съ 100 фунт. пороха и снабженную тремя ударными замками, также не взорвали, потому что лопнула электрическая проволока, проведенная къ замкамъ. Затѣмъ шлюпъ былъ отведенъ на мелководіе, гдѣ, при отливѣ, можно было совершенно убѣдиться, что обѣ мины были прикрѣплены къ судну весьма надежно, и хотя шлюпъ не былъ взорванъ, по причинѣ дурнаго приготовленія минъ, но опытъ этотъ ясно выказалъ способность и практичность подводныхъ судовъ для такого рода предпріятій, какъ и вообще для осмотра подъ водою различныхъ сооруженій. Компанія, для которой подводное судно было строено за 15 000 долларовъ, приняла его отъ строителя и уже намѣрена употребить въ своихъ подводныхъ операціяхъ. Подводное судно имѣетъ 50 футъ длины и управляется экипажемъ изъ 25 человѣкъ, который необходимъ въ такомъ большомъ составѣ для того, чтобы управляться съ двигателемъ *въ ручную*. (*Изъ газ. Sun*).

— Во Франціи, въ Неверѣ, отлита новая огромная пушка и доставлена въ Лоріанъ. Пушка эта сдѣлана по совершенно новой системѣ и будетъ отослана, по приказанію императора Наполеона, въ Гавръ, гдѣ коммисія подвергнетъ ее должному испытанію. Она будетъ стрѣлять пустотѣлыми цилиндрическими снарядами въ щитъ, изображающій броню одного изъ броненосныхъ фрегатовъ.

— 7 дюймовое орудіе К. А. Фредерика поставлено на дняхъ на артиллерійскій корабль *Excellent* въ Портсмутѣ. Сравнительные опыты, которые будутъ производиться надъ этимъ орудіемъ и 9,22 дюймовымъ гладкоствольнымъ (100ф.), вѣсъ снаряда котораго почти равняется вѣсу снаряда этого орудія, рѣшатъ вопросъ о будущемъ вооруженіи англійскихъ судовъ.

# КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ.

## Исторія русскаго флота.—Періодъ Азовскій. С. Елагина.

Въ предъидущемъ № Морскаго Сборника, мы привели перечень содержанія труда г. Елагина и его помощниковъ, и, въ заключеніе, познакомивъ читателей съ ходомъ работъ по исторіи русскаго флота въ прошедшее и настоящее время, обѣщали поговорить объ этой книгѣ подробнѣе. Мы не будемъ, однакожъ, слѣдить за всѣми подробностями разсказа г. Елагина, повѣрять его по источникамъ, сравнивать съ другими историческими сочиненіями о Россіи въ эпоху Петра и выводить общія заключенія на основаніи такой критико-библіографической повѣрки. Надѣемся, впрочемъ, что для нея найдется критикъ, болѣе насъ компетентный и досужій. Мы остановимся только на тѣхъ мѣстахъ сочиненія г. Елагина, которыя болѣе или менѣе разрѣшаютъ нѣкоторые вопросы, возникающіе при чтеніи самой книги, и, группируя факты по ихъ внутреннему содержанію, а не въ хронологическомъ порядкѣ (въ какомъ они изложены на страницахъ Исторіи), постараемся опредѣлить ихъ значеніе и смыслъ.

Изъ предисловія г. Елагина, а также изъ отчетовъ, въ разное время напечатанныхъ въ Морскомъ Сборникѣ, читатели, слѣдившіе за этими отчетами, уже знаютъ, что до настоящаго времени труды по исторіи русскаго флота, вслѣдствіе случайныхъ обстоятельствъ, прекращались, снова воспринимались по иниціативѣ высшихъ лицъ морскаго общества, и снова останавливались. Неговоря уже о періодической дѣятельности Голенищева-Кутузова, Нагаева, Шишкова, Берга, Н. Бестужева, замѣтимъ только, что послѣдующіе за ними писатели: Соколовъ, Висковатовъ, Веселаго и нѣкоторые другіе, ограничились болѣе или менѣе удачными историческими эскизами

или тщательною отдѣлкою какого нибудь историческаго эпизода, отдѣльной картинки, безъ общей связи съ цѣлымъ. Въ недавнемъ прошедшемъ болѣе всѣхъ трудился въ этомъ родѣ историческо-литературной живописи покойный А. П. Соколовъ; его, по справедливости, можно назвать страстнымъ дилетантомъ историкомъ-маринистомъ. Труды его, подъ конецъ, обратили на себя вниманіе многихъ читателей и ему, вмѣстѣ съ генералъ-маіоромъ Висковатовымъ (занимавшимся преимущественно военною исторіею) и г-номъ Веселаго (авторомъ Исторіи Морскаго Корпуса и нѣкоторыхъ другихъ замѣчательныхъ сочиненій), поручено было уже систематически изучить и разработать матеріалы по исторіи русскаго флота. Но Соколовъ и Висковатовъ умерли, а г. Веселаго не могъ продолжать своей работы по обстоятельствамъ службы. Въ какой степени труды ихъ, если бы они продолжались, удовлетворили бы исторической критикѣ, положительно сказать невозможно, да и безполезно гадать объ этомъ. Мы привели здѣсь очеркъ дѣятельности предшественниковъ г. Елагина лишь съ тою цѣлью, чтобъ показать, почему исторію русскаго флота постигали различныя остановки и почему книга г. Елагина, независимо отъ ея достоинствъ, должна возбуждать особенный интересъ, какъ явленіе, давно и нетерпѣливо ожидаемое.

Исторіи собственно русскаго флота предпосланъ историческій очеркъ развитія морскаго искусства на западѣ отъ X до конца XVII столѣтія. Упомянувъ о значеніи Средиземнаго моря въ древности и въ средніе вѣка, г. Елагинъ находитъ на рубежѣ древняго и новаго міра небольшое населеніе, которое, спасаясь отъ ордъ пришельцевъ съ Сѣвера, опустошившихъ восточныя римскія провинціи, стѣснилось на болотистыхъ островахъ сѣверной оконечности Адріатики и положило здѣсь начало коммерческаго и мореходнаго дѣла, занявшаго видное мѣсто въ новѣйшей исторіи Европы. Это коммерческое населеніе, создавъ богатую Венеціанскую республику, создало флотъ, долгое время считавшійся лучшимъ въ Европѣ. Въ половинѣ X вѣка возникла соперница Венеціи—Генуэзская республика. Англія, подверженная въ продолженіе почти двухъ столѣтій нападеніямъ скандинавскихъ морскихъ искателей приключеній, мало отличавшихся отъ пиратовъ и завладѣвшихъ большею частію ея прибрежій, въ исходѣ IX столѣтія свергнула ихъ иго, помощію сильнаго флота, созданнаго Альфредомъ Великимъ, и, послѣ нѣкоторыхъ новыхъ неудачъ, со времени покоренія ея Вильгельмомъ Завоевателемъ, во второй половинѣ XI вѣка, снова дѣлается сильною на моряхъ; а спустя сто лѣтъ, британскій флотъ оставляетъ свои берега для того, чтобы отправиться въ первое дальное плаваніе (впрочемъ,

прибрежное) подъ предводительствомъ Ричарда Львиное Сердце и вмѣстѣ съ Филипомъ французскимъ—въ Палестину (третій крестовый походъ).

Слѣдуетъ замѣтить, однакожъ, что въ то время и до конца XV столѣтія ни Англія, ни Франція не имѣли еще своего государственнаго военнаго флота. Онъ является уже впослѣдствіи, какъ созданіе новѣйшей европейской политической системы. До того же времени его замѣняли муниципальныя и другія общественныя снаряженія. Корабли и экипажи ихъ поставлялись городами, областями или пріобрѣтались, на время войны, посредствомъ найма. Нельзя не обратить вниманіе на сходство этого факта со многими другими послѣдующими, болѣе близкими къ намъ явленіями въ области развитія гражданскихъ обществъ. Это сходство подтверждаетъ мнѣніе, что человѣческая мысль, развиваясь въ извѣстномъ, прогрессивномъ направленіи, въ поступательномъ движеніи своемъ приходитъ къ результамъ, болѣе или менѣе близкимъ, по принципу, но не по разработкѣ частностей, къ той точкѣ, изъ которой развитіе послѣдовало. Такъ, въ настоящее время, европейскія правительства пришли къ убѣжденію въ пользѣ возможно бо́льшаго участія частныхъ лицъ, акціонерныхъ и другихъ компаній, заводовъ, верфей и т. п. въ трудахъ устройства военнаго флота, ограничивая собственно казенныя учрежденія сего рода крайнею въ нихъ необходимостію.

Мы не будемъ слѣдить, по книгѣ г. Елагина, за началомъ и развитіемъ мореплаванія въ прочихъ государствахъ западной Европы: Португаліи, Испаніи, Голландіи, Ганзейскомъ Союзѣ, Даніи и наконецъ Франціи. Замѣтимъ только, что главнымъ стимуломъ къ созданію этихъ флотовъ служили торговля и открытія, и притомъ послѣднія—также преимущественно съ торговою цѣлью. Франція сдѣлалась замѣтною на моряхъ лишь со временъ Ришелье и Кольбера, въ особенности послѣдняго, замѣчательнаго въ исторіи Франціи финансиста и администратора.

Все вышеизложенное имѣетъ для насъ, въ настоящемъ случаѣ, интересъ на столько, на сколько исторія мореплаванія Западной Европы способствуетъ разрѣшенію вопросовъ: въ какой степени ощущалась и сознавалась русскимъ народомъ потребность въ мореплаваніи? Не было ли причинъ, задерживавшихъ развитіе этой потребности и этого сознанія, и на сколько тому и другому удовлетворило крутое и быстрое созданіе флота Петромъ Великимъ?

Поищемъ далѣе въ книгѣ г. Елагина отвѣтовъ на эти вопросы и на первый разъ приведемъ слова, которыми онъ заканчиваетъ

очеркъ развитія морскаго искусства на западѣ (стр. 16—17 Введенія).

«Духъ предпріимчивости, руководившій всѣми народами, точно также, хотя и въ меньшей мѣрѣ, побуждалъ къ мореплаванію и обитателей Россіи, съ раннихъ лѣтъ ея существованія.» Походы русскихъ князей по Черному морю въ IX и X вѣкѣ, войны, торговыя предпріятія въ продолженіе четырехъ послѣдующихъ столѣтій на моряхъ Балтійскомъ и Бѣломъ,—служатъ тому доказательствомъ. Но раздробленіе Россіи на удѣлы и за тѣмъ монгольское иго не только препятствовали развитію этого стремленія русскаго народа къ мореплаванію, но и были причиною почти окончательнаго его прекращенія. Старанія Іоанна IV и его преемниковъ къ упроченію нашего господства въ Балтикѣ были безуспѣшны, затѣмъ настало время самозванцевъ и междуцарствія. Эти бѣдствія отодвинули русскій народъ отъ предѣловъ моря, изгладили морскія преданія. Явился Петръ и рѣшилъ возстановить потерянное. «Не опираясь ни на опытъ, ни на сознаніе», Россія, подъ желѣзною рукою Петра, «должна была *внезапно* усвоить себѣ новое (или давно ею забытое, что почти одно и то же) дѣло, требовавшее особаго глубокаго изученія», дѣло, потребность въ которомъ уже давно не ощущалась массою.

Не останавливаясь на личной страсти Петра къ морю, проявившейся въ немъ случайно находкою стараго бота въ амбарѣ своего дѣда, Никиты Ивановича Романова, обратимъ вниманіе лишь на то, въ какой степени и въ какихъ видахъ Петръ сознавалъ необходимость флота для Россіи, не съ точки зрѣнія личной своей страсти, или временной государственной потребности, а съ точки зрѣнія общихъ и постоянныхъ государственныхъ и народныхъ интересовъ. Отвѣта на этотъ вопросъ мы не находимъ въ книгѣ г. Елагина. Въ ней, подъ рубрикою: *сознаніе необходимости флота,* говорится только о необходимости флота, для противодѣйствія флоту турецкому,—необходимость случайная, временная, частная. Впрочемъ, другой отвѣтъ врядъ ли и найдется, кромѣ извѣстнаго выраженія, что потентатъ, имѣющій лишь армію—одну руку имѣетъ, а имѣющій армію и флотъ—двѣ руки имѣетъ. Въ эпоху Петра, не говоря уже о Россіи, но и во всей западной Европѣ только зараждались и смутно предчувствовались тѣ идеи, изъ которыхъ впослѣдствіи выработалась и создалась, до сихъ поръ еще неокрѣпнувшая, наука о народномъ богатствѣ и о взаимнодѣйствіи интересовъ государственныхъ и общественныхъ, и если въ западной Европѣ еще до появленія этихъ научныхъ истинъ, флоты создавались подъ условіемъ народнаго обо-

гащенія, то это дѣлалось не столько на основаніи теоріи и предварительнаго умозаключенія государственныхъ людей, сколько подъ вліяніемъ опыта и инстинктивнаго практическаго стремленія народовъ къ наживѣ и обогащенію.

Какъ бы то ни было, рѣшившись разомъ вдвинуть Россію въ сонмъ западныхъ государствъ Европы и быстро создать необходимый для азовскаго похода военный флотъ, Петръ приступилъ къ этому дѣлу съ обычною своею энергіею. Село Преображенское обратилось въ верфь, на которой къ исходу февраля 1696 года были срублены изъ сыраго замерзшаго лѣса члены 22-хъ галеръ и 4-хъ брандеровъ. Суда строились преображенскими и семеновскими солдатами (занимавшимися этимъ дѣломъ уже на Переяславскомъ озерѣ), да плотниками, пригнанными въ Преображенское съ разныхъ концовъ Россіи, и наконецъ иноземцами. Кромѣ того, строились струги и плоты въ Воронежѣ и его посадахъ жителями бѣлгородскаго полка или разряда, т. е. жителями нынѣшней Воронежской, Харьковской и частію Курской губерній. На воронежское судостроеніе назначено было около 26 тысячъ человѣкъ, но въ одномъ городѣ (нынѣ посадѣ) Добромъ оказалось неявившихся къ работѣ 1229 человѣкъ, да убѣжали съ дороги, съ работъ и при сдачѣ струговъ въ Воронежѣ 1878 человѣкъ, да больныхъ и умершихъ было около 144 чел. Приблизительно тѣ же цифры нѣтчиковъ, бѣглыхъ и умершихъ представлялись въ другихъ городахъ Воронежской области, Сокольскѣ и Козловѣ.

Главнымъ сотрудникомъ Петра по созданію флота, интендантомъ, оберъ-кригсъ-коммисаромъ, инженеромъ и техникомъ былъ «иноземецъ, торговый человѣкъ Францъ Тимерманъ». Въ сущности же онъ былъ только ловкій купецъ и не изучалъ и практически не занимался до сего времени ни одною изъ этихъ отраслей военно-морскаго дѣла и хозяйства. Помощникомъ его былъ переводчикъ при посольскомъ приказѣ, англичанинъ Андрей Креветъ. Вообще въ дѣлѣ созданія русскаго флота на первый разъ участвовали случайные иностранцы, какіе попались подъ руку, неполучившіе ни научнаго, ни практическаго морскаго образованія. То же явленіе повторится не разъ и впослѣдствіи, въ эпоху, описанную г. Елагинымъ.

Флотоводцы и командиры судовъ еще того менѣе были спеціалисты: Лефортъ, полковникъ Лима, полковникъ де-Лозьеръ, и выбранные изъ разныхъ полковъ капитаны. О матросахъ нечего и говорить.

Съ раннею весною, т. е. въ самую распутицу, при существовавшихъ въ то время путяхъ сообщенія, 27 судовъ московскаго дѣла

отправились сухопутьемъ въ Воронежъ, съ значительнымъ количествомъ строительныхъ матеріаловъ, досокъ, бревенъ. Разумѣется, все это потребовало необыкновенныхъ средствъ перевозки. Слѣдовательно, понятно почему «первое впечатлѣніе, произведенное флотомъ на русскій народъ—было далеко не благопріятно», если еще припомнить при этомъ сгонъ плотниковъ со всей Россіи, да вербовку жителей цѣлаго задонскаго края къ судостроенію, и что этотъ сгонъ и эта вербовка, конечно, вопреки желанію государя, но по обычаю того времени, сопровождались черезъ-чуръ крутыми мѣрами, разными поборами и другими подобными дѣйствіями. Въ добавокъ ко всему этому, импровизированные изъ солдатъ матросы «много дуровали» дорогою. «Нѣкоторые изъ командировъ отстали отъ своихъ галеръ, что, конечно, подало поводъ къ многимъ безпорядкамъ.» Громадность перевозки и сопровождавшія ее дуровства, въ соединеніи съ частыми путешествіями, по той же дорогѣ, приказныхъ и служилыхъ людей, «падали поголовно на окрестныхъ жителей, что при весенней распутицѣ для нихъ было нелегко. Случалось, что подводчики убѣгали съ дороги, бросая перевозимыя вещи». Само-собою, край не скоро оправился отъ такихъ послѣдствій сухопутнаго путешествія перваго русскаго флота.

«Спѣшность, сопровождавшая всѣ распоряженія, должна была непріятно дѣйствовать на воеводъ и приказный людъ», и это неудовольствіе, разумѣется, они опять таки вымѣщали на народѣ. «Все требовалось чинить безъ мотчанія и порухи, на спѣхъ, днемъ и ночью, иногда подъ угрозою всякаго разоренія и смертной казни за оплошку и нерадѣніе. Впослѣдствіи приписка эта дѣлается, ежели не обычною, то довольно частою». Итакъ, русскій флотъ, «еще не существуя, сдѣлался предметомъ нелюбви, причиною ропота значительной части народа.»

«На мѣстахъ струговаго строенія начались лѣсные пожары», разумѣется съ цѣлію избавить край отъ тѣхъ народныхъ невзгодъ, которыя проистекали отъ изобилія въ немъ матеріаловъ для судостроенія.

Принявъ въ соображеніе, что суда строили и повели по сухопутью и по водѣ званые, но не избранные, только наглядно или по наслышкѣ знакомые съ морскимъ дѣломъ иноземцы, случайно явившіеся въ Россію изъ разныхъ странъ Европы, нельзя не предвидѣть, что произошло изъ этого собственно на флотѣ. Остановимся на первый разъ на терминологіи: встрѣчаются термины голландскіе, притомъ, и главное, по большей части произвольные, а не настоящіе морскіе. Суда, называвшіяся во всѣхъ иностранныхъ флотахъ кораблями,

назывались у насъ галеасами; галера называлась то каторгою, то фуркатомъ, а почему фуркатомъ—неизвѣстно. (За послѣднее названіе, опять неизвѣстно почему, крѣпко стояли азовскіе воеводы и другіе сухопутные начальные люди). Мачты назывались то маштами, то щоглами; стеньга — верхняя или наставочная щогла, брамстеньга—троенаставочное дерево, бушпритъ—кляповое дерево, канаты и тросы—шеймы. Слова: вантъ, фалъ, гордель, галсъ, шкотъ и т. п. приводили администрацію въ недоумѣніе и употреблялись какъ и куда попало. Въ описи одного корабля въ 1698 г. замѣчено: «машты и райны и *шеймы* и *канаты* (послѣднія два слова обозначаютъ одно и тоже) и иныя *веревки* съ блоками и *снастьми*, а порознь тѣхъ припасовъ разобрать незнаютъ». Въ другой: «гротъ-кордель съ фаломъ одинакимъ, гротъ-кордель съ фаломъ двойнымъ, два песпоръ, куфатъ» и т. д. съ припискою: «а что писано выше сего гротъ-кордель съ фаломъ одинакимъ и двойнымъ и песпоръ, а по осмотру веревки съ блоки и съ шарами, да куфатъ по осмотру парусъ косой, а толь подлинно, того указать некому.» Всѣ эти чуждыя для русскаго уха слова, въ перемежку съ провинціализмами, и простонародными выраженіями въ родѣ кляповаго дерева, давались, измѣнялись и передѣлывались на разные лады иностранцами и преображенскими солдатами, бывавшими въ Переяславлѣ и Бѣломорскомъ краю. Попытки послѣднихъ ввести въ терминологію перваго русскаго флота русскія названія не имѣли и не могли имѣть удачи, между прочимъ по необразованности, въ общечеловѣческомъ и морскомъ отношеніи, этихъ солдатъ-моряковъ. Впослѣдствіи, англичане Денъ, Най и Козенцъ окончательно изгнали изъ нашей морской терминологіи щоглы, шеймы и т. п. русскія или обрусѣвшія названія, а голландскую терминологію отчасти замѣнили англійскою.

Эта неурядица въ словахъ имѣла не однѣ только филологическія, но и другія, болѣе важныя въ практическомъ и житейскомъ отношеніи, неудобства. Недоумѣнія администраціи и военнаго начальства при разборѣ описныхъ книгъ корабельнаго имущества представляли, разумѣется, отличный случай къ поживѣ на счетъ казны, а при сношеніяхъ между морскимъ и сухопутнымъ начальствомъ или при совмѣстныхъ ихъ дѣйствіяхъ, нерѣдко возникали весьма важныя по своимъ послѣдствіямъ и вмѣстѣ съ тѣмъ забавныя недоразумѣнія, что случалось, впрочемъ, и въ позднѣйшее время. Еслибы русскій флотъ создавался при другихъ обстоятельствахъ и не было бы убѣжденія въ необходимости торопиться этимъ дѣломъ безъ мотчанія, подъ угрозою всякаго разоренія и смертной

казни, то, по всей вѣроятности, его терминологія составилась бы не изъ смѣси голландско-англійскихъ словъ, а по большей части изъ русскихъ или обрусѣвшихъ бѣломорскихъ и волжскихъ, употребляемыхъ и по нынѣ тамошними судоходами. Иностранныя слова вошли бы въ эту терминологію только для означенія такихъ предметовъ и дѣйствій, подобныхъ которымъ не представляетъ исконное русское судоходство.

**В. М.**

---

**По поводу «Описанія обороны Севастополя»**, составленнаго подъ руководствомъ ген.-адъют. Тотлебена.

Описаніе обороны Севастополя, не смотря на сухость подобнаго рода описаній, поглощаетъ вниманіе читателя не говоря уже про то, что многія страницы его полны живаго интереса и краснорѣчія; таковы: описаніе альминскаго сраженія, перваго дня бомбардированія Севастополя, инкерманское сраженіе и многія другія. Описаніе инженерныхъ работъ на оборонительной линіи, артиллерійскій отдѣлъ и другія подробности, касающіяся крымской кампаніи, изложены весьма подробно и тщательно провѣрены. Изданные при описаніи карты и планы также весьма подробны, не говоря уже объ ихъ отчетливой и художественной отдѣлкѣ. Коммисія, занимавшаяся составленіемъ «Опис. обор. Севаст.», трудилась надъ нимъ въ продолженіе пяти лѣтъ, и труды эти увѣнчались блистательнымъ результатомъ. При этомъ нельзя не удивляться громадности собранныхъ здѣсь матеріяловъ.

Не имѣя притязаній писать рецензію, мы лишь пользуемся случаемъ, чтобы сдѣлать нѣсколько замѣчаній, касающихся обороны Севастополя, и высказать свой взглядъ на крымскую кампанію.

Въ Опис. обороны Севастополя, ген.-ад. Тотлебенъ, говоря объ устройствѣ оборонительной линіи, объясняетъ, что онъ не былъ свободенъ въ выборѣ мѣстности, по причинѣ уже существовавшей линіи укрѣпленій, что не было ни времени, ни достаточнаго числа рабочихъ, чтобы перемѣстить нѣкоторыя изъ этихъ укрѣпленій и достаточно укрѣпить ихъ, и что въ первые дни обороны главною заботою инженера было ставить возможно большее число орудій. Мы, участвовавшіе въ оборонѣ Севастополя, отдаемъ полную справедливость генію Тотлебена, съумѣвшаго такъ искусно располагать постройкою батарей, что осажденный не только могъ противустоять сильнѣйшему непріятельскому огню, но нерѣдко и заставлялъ молчать его батареи. Однако, мы съ большимъ интересомъ ждемъ 2-й части описанія, въ которой надѣемся найдти причины

того, что Камчатскій люнетъ не былъ построенъ зимою 1854 г., на чемъ постоянно настаивалъ покойный ад. Истоминъ, этотъ неутомимый защитникъ 4 отдѣл. оборонительной линіи. Весною того же года съ перенесеніемъ атаки союзниковъ къ Малахову кургану, намъ пришлось же строить Камчатскій люнетъ подъ страшнымъ огнемъ непріятеля, и работа эта намъ стоила громадныхъ потерь въ короткое время.

Намъ могутъ возразить, что въ продолженіе зимы 1854 г., севастопольскій гарнизонъ былъ такъ слабъ, что мы едва могли удерживать атаку непріятеля на 4-й бастіонъ. Очень можетъ быть, что мы ошибаемся; по крайней мѣрѣ, мы говоримъ это единственно съ намѣреніемъ разъяснить это обстоятельство. Можетъ быть, заблаговременное устройство этого люнета и новыхъ редутовъ отдалило-бы паденіе Малахова кургана и тѣмъ уменьшило бы кровопролитіе подслѣднихъ дней обороны. Несомнѣнно, что мы должны были отступить изъ Севастополя,—по крайней мѣрѣ заблаговременное и прочное устройство этихъ укрѣпленій не дало-бы союзникамъ предлога величаться взятіемъ Малахова кургана.

При этомъ имени мы останавливаемся еще на слѣдующемъ обстоятельствѣ. Въ Описаніи обороны Севастополя, г.-ад. Тотлебенъ полагаетъ, что разтянутость оборонительной линіи, горная мѣстность и малочисленность гарнизона были причиною устройства сомкнутыхъ укрѣпленій на главнѣйшихъ пунктахъ оборонительной линіи. Эта система была превосходна; но, къ несчастію, Малаховъ курганъ, занятый непріятелемъ, не могъ быть отбитъ нами, именно потому, что укрѣпленіе это было сомкнутое. Вѣроятно, во 2 части описанія, это обстоятельство тоже будетъ разъяснено, чего конечно мы ждемъ съ большимъ нетерпѣніемъ.

Взявшись за перо, мы имѣли цѣлью сдѣлать нѣсколько вопросовъ, крайне интересныхъ для насъ, и въ тоже время высказать свое мнѣніе о томъ, какую-бы мы желали видѣть современемъ исторію обороны Севастополя.

Изъ Описанія г.-ад. Тотлебена видно, что Россія не была готова къ этой войнѣ, слѣдовательно, главная заслуга обороны Севастополя состоитъ въ томъ, что онъ выдержалъ на себѣ весь напоръ союзниковъ и тѣмъ далъ Россіи время приготовиться къ борьбѣ. Кромѣ того, крымская кампанія еще важна въ томъ отношеніи, что она была исходной точкою обширныхъ преобразованій нынѣшняго царствованія.

Вникая въ подробности послѣдней войны, мы видимъ рядъ потрясающихъ неудачъ, таковы: альминское сраженіе и инкерманское,

штурмъ Евпаторіи, потеря передовыхъ укрѣпленій Севастополя 28 мая, дѣло 4 августа на Черной рѣчкѣ и, наконецъ, потеря Малахова кургана. Точное объясненіе причинъ этихъ неудачъ весьма важно для насъ, какъ урокъ въ будущемъ. При этой точкѣ зрѣнія на исторію крымской кампаніи, мы бы желали подробно знать: во1-хъ, наши дипломатическія сношенія того времени; во 2-хъ, вліяніе прежней петербургской централизаціи на успѣхъ или замедленіе военныхъ дѣйствій; въ 3-хъ, инженерные и артиллерійскіе недостатки оборонительной линіи Севастополя; въ 4 хъ, вліяніе личнаго характера военныхъ начальниковъ на ходъ войны; въ 5-хъ, причины отсталости нашей арміи въ вооруженіи и во фронтѣ, и наконецъ въ 6-хъ, причину различія между дѣйствіями матросъ и солдатъ въ Севастополѣ во время обороны.

По нашему мнѣнію, чѣмъ подробнѣе будутъ изложены эти отдѣлы, тѣмъ исторія крымской кампаніи будетъ полнѣе и интереснѣе.

Разсмотримъ каждый предполагаемый отдѣлъ порознь, насколько это намъ доступно:

1) Въ предисловіи Опис. обороны Севастополя чрезвычайно рельефно изложены наши дипломатическія сношенія съ союзниками. Изъ этого описанія видно, что Франція и Англія вынуждали насъ къ войнѣ, къ которой мы были мало приготовлены. Вѣроятно, исторія поясннтъ причины нашихъ наступательныхъ движеній въ Турціи и осаду Силистріи, послѣ которой мы должны были отступить, видя непріязненныя движенія Австріи. Исторія разъяснитъ также причины этого напраснаго похода, въ то время какъ политическія отношенія Европы были для насъ весьма неблагопріятны, вслѣдствіе чего все вниманіе Россіи должно было сосредоточиться на оборонѣ, вмѣсто того, чтобы начинать наступательныя дѣйствія (*).

2) Вѣроятно современемъ исторія разскажетъ намъ о вліяніи тогдашней петербургской централизаціи на ходъ военныхъ дѣйствій въ Крыму. По нашему мнѣнію, вліяніе это, по временамъ, было весьма невыгодно.

3) Весьма любопытно будетъ прочесть со временемъ сношенія главнокомандующихъ дунайской и крымской армій, касательно пере-

---

(*) Въ этомъ случаѣ, на положеніе нашихъ дипломатическихъ сношеній въ то время бросаетъ свѣтъ вышедшая въ прошломъ году въ Лейпцигѣ брошюра: «Wie ward der letze orientalische Krieg herbeigeführt». №№ 62 и 64 Рус. Инв. за нын. годъ подробно знакомятъ съ содержаніемъ этой брошюры, которую, впрочемъ можно найдти въ продажѣ въ нашихъ книжныхъ лавкахъ. *Ред.*

движенія войскъ въ крымскую кампанію, и наконецъ, вліяніе ихъ личностей на ходъ военныхъ дѣйствій.

4) Что-же касается до инженерныхъ работъ оборонительной линіи Севастополя и артиллерійской части Севастополя, то едва-ли можно вообразить что нибудь подробнѣе того, какъ они изложены въ Описаніи обороны Севастополя.

5) Всѣмъ хорошо была извѣстна наша отсталость во фронтовомъ строѣ и въ недостаткѣ вооруженія нашей арміи штуцерами, что̀ и было причиною многихъ неудачъ нашихъ въ Крыму. Вѣроятно, исторія разъяснитъ намъ—какъ смотрѣли на эти важныя реформы наши военные агенты въ Европѣ, и почему эти реформы не привились къ нашей арміи, не были приняты у насъ.

6) Что касается до различія дѣйствій матросъ и солдатъ во время обороны Севастополя, то отъ будущей исторіи мы ожидаемъ въ этомъ отношеніи много полезныхъ указаній. Конечно, родъ службы и организація этихъ частей войскъ должны были дѣлать огромное различіе между флотомъ и арміею. Начнемъ съ того, что армейскіе офицеры, ведя походную жизнь по разнымъ захолустьямъ Россіи, не могли быть развиты такъ, какъ были развиты флотскіе офицеры, которые, живя постоянно въ приморскихъ городахъ, пользовались всѣми плодами цивизаціи. Это-же различіе образа жизни положило различіе и между солдатомъ и матросомъ.

Далѣе, пища, одежда и помѣщеніе, конечно, имѣютъ большое вліяніе на человѣка. Черноморскіе матросы всегда имѣли питательную и вкусную пищу, они были богаты бѣльемъ, которымъ даже щеголяли; во время же обороны, перебравшись на батареи, жили въ устроенныхъ землянкахъ и потомъ въ блиндажахъ, между тѣмъ какъ солдаты севастопольскаго гарнизона ничего этого не имѣли. Нерѣдко имъ приходилось обѣдать на разсвѣтѣ, передъ выходомъ на работу и такъ оставаться до вечера. Иногда кашица солдатъ была такъ плоха, что ее едва можно было ѣсть (*). Бѣлье солдаты конечно, не часто мѣняли, и во время обороны Севастополя намъ въ первый разъ случилось слышать о болѣзни, гдѣ, по выраженію солдатъ, «нуда заѣла» человѣка (**). Сѣрыя шинели солдатъ, сильно пострадавшія отъ походной жизни и отъ работъ, не могли хорошо грѣть человѣка. Наконецъ, солдаты большею частью помѣщались на улицахъ, подверженные всѣмъ ненастьямъ.

(*) Не скажу, чтобы это случалось часто, но довольно уже и немногихъ видѣнныхъ нами случаевъ, чтобы показать, что это было дѣйствительно.

(**) Болѣзнь эта состоитъ въ томъ, что у больнаго кожа раздражалась и мѣстами вспухала отъ множества насѣкомыхъ.

Все это было причиною громадной разницы между матросомъ и солдатомъ (*). Матросы наши работали хорошо и сильно, всегда были въ хорошемъ настроеніи духа, они были находчивы, отважны и храбрость ихъ нерѣдко доходила до героизма. Всѣ эти качества у солдатъ мы видимъ въ слабѣйшей степени. Оно и не могло быть иначе.

Пусть исторія разъяснитъ намъ причины этой разницы, для того, чтобы мы, видя печальныя послѣдствія, могли уничтожить вредныя причины, для того, чтобы каждый человѣкъ, служа отечеству, могъ быть полезенъ всѣмъ своимъ существомъ, а не обманывать глазъ одною численностью.

Можно положительно сказать, что во время обороны Севастополя, будь наши солдаты также хорошо содержимы, какъ и матросы, то зимою 1854 г., при томъ-же числѣ гарнизона, не только мы могли бы устроить и защищать новые редуты и Камчатскій люнетъ, но и сдѣлать много другихъ значительныхъ инженерныхъ работъ.

Да не подумаетъ кто нибудь, чтобы я дерзнулъ обвинять нашихъ солдатъ въ недостаткѣ храбрости. Напротивъ, при такомъ жалкомъ образѣ прежней ихъ жизни, еще болѣе поражаешься ихъ геройствомъ, для примѣра котораго достаточно упомянуть: о дѣлѣ съ сильнѣйшимъ непріятелемъ при постройкѣ новыхъ редутовъ, объ отраженіи штурма 6 іюня и, наконецъ, объ ужасномъ сраженіи въ ночь на 13 мая въ траншеяхъ впереди 6 бастіона, гдѣ наши войска 13 разъ ходили въ штыки подъ картечнымъ огнемъ непріятеля, и изъ 5 тыс., пошедшихъ въ дѣло, воротились только 2 тыс. человѣкъ.

Ген.-ад. Тотлебенъ вѣроятно согласится съ нами, что инженеру, составляющему проэкты защиты или атаки, весьма важно знать людей-исполнителей и защитниковъ этихъ работъ, и что иначе легко впасть въ важныя ошибки, которыя будутъ имѣть пагубное вліяніе на ходъ военныхъ дѣйствій. Съ этой точки зрѣнія для насъ важно будетъ описаніе причинъ потери нашихъ ложементовъ впереди редута Шварца, исторія постройки траншей впереди 6 бастіона и другихъ работъ.

Разъясненіе всѣхъ этихъ обстоятельствъ для насъ чрезвычайно важно. Мы, защитники Севастополя, инстинктивно понимали дѣла такъ, какъ онѣ должны быть; вслѣдствіе этого убѣжденія, намъ еще тяжелѣе казался всякій новый ударъ, и отъ всякой новой неудачи наша народная гордость страдала еще сильнѣе; подъ конецъ обо-

(*) Не говоря уже про то, что это имѣло весьма вредное вліяніе на здоровье солдатъ. Въ этомъ случаѣ отчеты госпиталей были бы весьма интересны.

роны Севастополя, это положеніе сдѣлалось невыносимо, тѣмъ болѣе, что не оставалось и физической возможности держаться въ Севастополѣ.

Если смотрѣть на исторію обороны Севастополя съ этой точки зрѣнія, то окажется, что ген.-ад. Тотлебенъ въ своемъ Описаніи едва затронулъ предметъ; во всякомъ случаѣ заслуга Тотлебена неоцѣненна тѣмъ, что онъ собраніемъ матеріяловъ положилъ прочное основаніе будущей исторіи крымской кампаніи.

**Леонидъ Ухтомскій.**

---

## Репсольдовъ кругъ, хронометры, хронометрическая экспедиція 1859 г. П. Смыслова съ 18 чертежами.

Заявляя морской публикѣ и всѣмъ интересующимся наукою астрономіи о выходѣ въ свѣтъ вышеозначеннаго сочиненія, мы считаемъ своимъ долгомъ сказать нѣсколько словъ объ его содержаніи и объ нѣкоторыхъ изложенныхъ въ немъ изслѣдованіяхъ автора.

Сочиненіе г. Смыслова составляетъ подробное изслѣдованіе методовъ наблюденій и вычисленій географическаго опредѣленія мѣстъ съ помощію вертикальнаго круга Репсольда и хронометровъ. Съ появленіемъ въ свѣтъ труда автора, практическая астрономія, а съ нею и гидрографія, получили полное практическое пособіе къ достиженію наилучшихъ результатовъ будущихъ хронометрическихъ экспедицій.

Въ составленіи труда автора имѣлось въ виду:

1) Рядомъ изслѣдованій переноснаго вертикальнаго круга представить данныя для заключенія о достоинствѣ этого, еще недавно введеннаго въ употребленіе инструмента; 2) изложить извѣстныя автору свойства и качества хронометровъ, въ надеждѣ, что употребляющія ихъ лица возьмутъ на себя трудъ пополнить оставшіеся пробѣлы о столь важныхъ для астрономовъ и моряковъ снарядахъ, и, кромѣ того, 3) дать отчетъ объ исполненныхъ въ 1859 году, съ помощію такого вертикальнаго круга и 12 хронометровъ, астрономическихъ опредѣленіяхъ, и изложить ихъ производство на столько подробно, чтобъ это изложеніе давало довольно полное понятіе о ходѣ дѣла и, въ случаѣ надобности, могло служить для справокъ лицамъ, которымъ предстоитъ производство подобнаго рода опредѣленій. Эти три пункта, которымъ вполнѣ удовлетворяетъ сочиненіе г. Смыслова, ясно опредѣляютъ характеръ изложенія труда автора.

Сочиненіе г. Смыслова состоитъ изъ слѣдующихъ главъ:

1) Описаніе и изслѣдованіе Репсольдова вертикальнаго круга (*).

2) Хронометры и ихъ качества.

3) Барометры, дорожная укладка инструментовъ, устройство экипажа для путешествій, переносный полъ (**).

4) Производство наблюденій и формулы для ихъ вычисленій.

5) Вычисленіе поправокъ звѣзднаго хронометра.

6) Вычисленіе широтъ.

7) Выводъ долготъ.

Изслѣдованія, произведенныя надъ хронометрами, и подробный анализъ вычисленій широтъ и долготъ составляютъ, безъ сомнѣнія, важнѣйшія и любопытнѣйшія статьи труда автора. Объяснимъ въ нѣсколькихъ словахъ содержаніе нѣкоторыхъ выводовъ автора по этому предмету.

Академикъ В. Струве, при ученой разработкѣ результатовъ хронометрической экспедиціи 1843 года, между Пулковымъ и Альтоною, изъ двухъ изслѣдованій астрономическихъ часовъ обсерваторіи съ висячими маятниками, заключилъ, что случайныя измѣненія ихъ хода возрастаютъ въ теченіе извѣстнаго времени пропорціонально не корню квадратному изъ времени, какъ слѣдуетъ допустить по теоріи вѣроятностей, но пропорціонально самому времени, или числу протекшихъ сутокъ, такъ что вѣроятная погрѣшность поправки часовъ предсказываемой, по экстраполяціи на $t$ сутокъ впередъ, выразится формулою:

$du = \pm kt$, а та же погрѣшность, предсказываемая по интерполяціи на $t$ сутокъ между $t_1$ и $t_2$ будетъ:

$$d'u = \pm k\frac{t_1 t_2}{t_1 + t_2}$$

Г. Смысловъ, приложивъ подобныя же изслѣдованія къ хронометрамъ и большимъ рядамъ изслѣдованій, нашелъ, что найденный выше законъ въ строгой точности можетъ быть примѣненъ и къ хронометрамъ. Мы сожалѣемъ, что авторъ изложилъ нѣсколько кратко свои изслѣдованія по этому предмету, и намъ интересно было бы знать подробнѣе всѣ обстоятельства, сопровождавшія его наблюденія надъ хронометрами, а равно производились ли вышеупомянутыя изслѣдованія въ одной сохраняющейся температурѣ, или ходы хронометровъ исправлялись отъ ея вліянія коэфиціентами ком-

(*) Довольно подробное описаніе этого инструмента составлено лейт. Ульскимъ, и помѣщено въ Мор. Сбор. № 3, 1859 г.

(**) Перевозка хронометровъ совершалась сухимъ путемъ.

пензаціи. Мы упомянули о послѣднемъ обстоятельствѣ по той причинѣ, что коэфиціенты компензаціи вообще подвержены измѣненіямъ, а самый законъ этихъ измѣненій неизвѣстенъ, хотя и принимается нами пропорціональнымъ времени, такъ что результаты вышеупомянутыхъ изслѣдованій могутъ зависѣть отъ несовершенства въ точности принимаемыхъ въ вычисленіи коэфиціентовъ. Во всякомъ же случаѣ, результаты, полученные авторомъ, очевидно выражаютъ вышеприведенный законъ случайныхъ возмущеній въ ходѣ хронометровъ и если эти изслѣдованія относятся къ хронометрамъ, сохранявшимся на обсерваторіи, и слѣдовательно въ покоѣ, а результаты ихъ пріобрѣтаютъ особенное значеніе по отношенію къ хронометрамъ находящимся въ работахъ или въ перевозкѣ, то остается еще рѣшить, будетъ ли тотъ же законъ совершенно справедливымъ и въ этомъ послѣднемъ случаѣ и въ какой степени онъ зависитъ отъ несовершенства исправленія хода хронометровъ отъ вліянія температуры и отъ другихъ еще неизвѣстныхъ намъ постороннихъ вліяній и свойствъ самыхъ хронометровъ.

Въ анализѣ выводовъ долготъ авторъ приводитъ подробныя изслѣдованія вліянія на результаты температуры, и двумя различными методами опредѣляетъ относительныя достоинства или вѣсы хронометровъ. При этомъ, авторъ окончательные результаты долготъ исправляетъ не собственно вѣсомъ хронометровъ, но мѣрою ихъ достоинства, т. е. корнемъ квадратнымъ изъ вѣса. Къ этому положенію, которое представляется совершенно основательнымъ, авторъ пришелъ вслѣдствіе того обстоятельства, что относительные вѣсы хронометровъ, получаемые по различнымъ методамъ, далеко не соотвѣтствуютъ самымъ результатамъ, такъ что вычтенные вѣсы хронометровъ весьма различаются между собою, тогда какъ самые результаты по отдѣльнымъ хронометрамъ получаются гораздо согласнѣе, а потому, еслибы мы приписали хронометрамъ достоинства, пропорціональныя ихъ вѣсамъ, то этимъ самымъ, и въ особенности при небольшомъ числѣ хронометровъ, исключили бы совершенно изъ общаго результата показанія худшихъ хронометровъ, что во многихъ случаяхъ было бы несправедливо. Въ самомъ дѣлѣ, положимъ, что величины $0{,}1^c$ и $1^c$ представляютъ уклоненія отдѣльныхъ показаній отъ общаго средняго, для лучшаго и худшаго хронометровъ, тогда довольно вѣроятно допустить, что степень довѣрія къ хронометрамъ будетъ пропорціональна мѣрѣ ихъ точности, или числамъ 10 и 1. Если же мы о достоинствѣ хронометровъ будемъ заключать по ихъ вѣсу, то послѣдній по правиламъ теоріи вѣроятностей для нашихъ

двухъ хронометровъ будетъ пропорціоналенъ числамъ $\left(\frac{1}{0,1}\right)^2$ и $\left(\frac{1}{1}\right)^2$, или 100 и 1. Такимъ образомъ, мы видимъ, что въ нашемъ случаѣ, вѣсъ хронометровъ противъ соотвѣтственной мѣры ихъ достоинства, для лучшаго хронометра увеличился въ 10 разъ, а для худшаго остался безъ измѣненія, такъ что, приписывая хронометрамъ достоинства, пропорціональныя ихъ мѣрамъ точности, къ лучшему изъ нихъ можно имѣть довѣріе въ 10 разъ бо́льшее противъ худшаго хронометра, тогда какъ принимая во вниманіе вѣсы хронометровъ, это отношеніе въ довѣріи къ хронометрамъ будетъ въ 100 разъ, что трудно допустить на самомъ дѣлѣ при настоящемъ усовершенствованномъ состояніи хронометрическаго искуства. По этому положнніе о степени довѣрія къ хронометрамъ, сообразно ихъ мѣрѣ точности, оказывается болѣе вѣроятнымп. Съ другой стороны это положеніе не можетъ считаться совершенно произвольнымъ, что въ извѣстной степени доказывается и приведеннымъ выше закономъ случайныхъ возмущеній въ ходѣ хронометровъ, закономъ найденъ нымъ изъ опытовъ, хотя и противорѣчащимъ совершенно теоріи вѣроятностей.

Въ заключеніи авторъ приводитъ подробное изслѣдованіе ошибокъ окончательныхъ результатовъ долготъ, при чемъ имъ въ первый разъ приложенъ найденный эмнорическій законъ случайныхъ возмущеній въ ходѣ хронометровъ.

Мы надѣемся въ скоромъ времени читать подробную рецензію труда г. Смыслова. Здѣсь же мы сочли своимъ долгомъ познакомить морскихъ офицеровъ съ общимъ содержаніемъ труда автора, какъ съ научнымъ пособіемъ для гидрографическихъ астрономическихъ экспедицій.

***

---

## Четвертый выпускъ «Медицинскихъ прибавленій къ Морскому Сборнику».

На дняхъ вышелъ четвертый выпускъ медицинскихъ прибавленій къ Морскому Сборнику; содержаніе его слѣдующее:

Обзоръ дѣятельности общества морскихъ врачей въ Кронштадтѣ за 1861—1862 годъ, г. *Кудрина*;—Краткій обзоръ дѣятельности общества морскихъ врачей въ Кронштадтѣ за 1862—1863 годъ, г. *Кудрина*;—Обзоръ дѣятельности общества морскихъ врачей въ Николаевѣ за 1861—1862 годъ, г. *Фіодоровича*;—Обзоръ дѣятельности об-

щества морскихъ врачей въ Николаевѣ за 1862—1863 годъ, д-ра *Филиповича*;—Краткій обзоръ занятій общества морскихъ врачей въ Астрахани за 1861—1862 годъ, г. *Чельцова*;—Краткій обзоръ дѣятельности общества морскихъ врачей въ Астрахани за 1262—1863 годъ, г. *Чельцова*;—Краткій обзоръ дѣятельности общества морскихъ врачей въ Николаевскѣ на Амурѣ за 1861—1862 годъ, г. *Рущина*;—Къ біографіи Д. А. Голубкина, г. *Ѳіодоровича*;—Корабельный медицинскій журналъ фрегата «Свѣтлана» съ 1859 по 1862 годъ, г. *Мерцалова*;—Плаваніе винтоваго корвета «Гридень» съ 1860 г. 1862 годъ, д-ра *Вульфіуса*;—Отчетъ о больныхъ при русскомъ консульствѣ въ Хакодате за 1862 годъ, г. *Альбрехта*;—Замѣтки во время поѣздокъ въ Персію, г. *Зоммера*;—Медицинскій корабельный журналъ парохода «Алушта» за 1862 годъ, г. *Прусакова*;—Медицинскій журналъ шкуны «Секстанъ» за 1862 годъ, г. *Ловчева*;—Медико-топографическіе очерки Финляндіи: 1) Очеркъ города Або, г. *Сайкевича*, 2) Замѣтки о нѣкоторыхъ приморскихъ городахъ и о водѣ Финляндіи, 3) О финляндскихъ шхерахъ и Аландскихъ островахъ, г. *Бенезе*, 4) Островъ Венэ и лазаретъ промѣрной партіи на немъ, г. *Панова*, 5) О финляндскихъ лихорадкахъ;—Замѣтки о берегахъ Норвегіи, г. *Лохтина*;—Замѣтки о Терскомъ берегѣ и о лопаряхъ, г. *Лохтина*;—Замѣтки при плаваніи въ Восточномъ океанѣ, г. *Голубь-Голубовича*;—Медицинскія и топографическія замѣтки въ Каспійскомъ морѣ, г. *Рымкевича*;—Медицинскія и топографическія замѣтки при плаваніи судовъ въ Черномъ морѣ: г-дъ *Карасевича*, *Фартмана* и *Попова*;—Замѣтки изъ судовой практики и гигіены: 1) О смерти отъ утопленія, г. *Цивинскаго*, 2) Объ огневикѣ, *Его же*, 3) Рана отъ осколка ядра, *Его же*, 4) О воспаленіи сухихъ жилъ, г. *Панова*, 5) О ногтоѣдѣ, *Его же*, 6) О привычномъ кровопусканіи, г. *Лосева*, 7) Эпилепсія у кочегаровъ, *Его же*, 8) Cardialgia у матросовъ, г. *Алашева*, 9) Обмороки у кочегаровъ, г. *Рейниша*, 10) О качкѣ на судахъ, г. *Бленскаго*, 11) Мѣстные души въ гипертрофіи селезенки, г. *Лобанова*, 12) Объ аппаратѣ для мытья бѣлья, г. *Лосева*, 13) О греблѣ и гонкѣ судовъ, *Его же*, 14) Объ устройствѣ аптекъ на канонирскихъ лодкахъ, *Его же*, 15) О машинномъ отдѣленіи и судовомъ лазаретѣ, г. *Пухлянко*;—Объ успѣхахъ сифилографіи за послѣднее десятилѣтіе, д-ра *М. Попова*;—Объ антоновомъ огнѣ легкихъ, г. *Марфельда*;—Описаніе брюшной грыжи, съ разрывомъ бѣлой линіи и образованіемъ противуестественнаго каловаго отверстія, г. *Казакевича*;—Два случая вывиховъ наружнаго конца ключицы, г. *Таирова*;—Случай инороднаго тѣла въ пищеводѣ, *Его же*;—Два случая кровотеченія изъ

мочевыхъ путей, д-ра *Шредера*;—Два случая наложенія щипцовъ, *Его же*;—Объ уродливомъ ребенкѣ, *Его же*;—Замѣчанія на медицинскій журналъ доктора Галузинскаго, г. *Таирова*.

**Семейные вечера**, Дѣтскій журналъ, въ двухъ отдѣлахъ, для **старшаго** и **младшаго** возраста, издаваемый М. Ростовской. (Подписка принимается въ гост. дв. у Исакова).

Журналъ этотъ началъ издаваться съ нынѣшняго 1864 года, ежемѣсячно въ двухъ книжкахъ—одна для младшаго, а другая—для старшаго возраста. Еще при первой публикаціи о «Семейныхъ вечерахъ», мы не могли сомнѣваться въ успѣхѣ изданія: имя редактора, г-жи Ростовской, извѣстной дѣтской писательницы, ручалось за достоинства и успѣхъ его. Теперь же, имѣя въ рукахъ четыре № (8 книжекъ) этого журнала, мы можемъ судить о немъ. «Младшій возрастъ» наполненъ по преимуществу дѣтскими повѣстями, стихотвореніями, разсказами изъ естественной исторіи и путешествій и историческими былями. За нравственное направленіе статей и за достоинство изложенія, въ высшей степени соотвѣтствующаго развитію читателей, для которыхъ онѣ предназначены, ручаются прежніе многочисленные труды г-жи Ростовской по дѣтской литературѣ. Вообще на дѣтскія изданія у насъ привыкли смотрѣть съ очень легкой точки зрѣнія: покраснѣе обертка, да побольше ярко-намалеванныхъ картинокъ—и изданіе идетъ въ ходъ; издатели въ большинствѣ случаевъ смотрятъ на это дѣло съ точки зрѣнія спекулятивной, между тѣмъ какъ по нашему мнѣнію, ничего не можетъ быть труднѣе какъ умѣть *хорошо* писать для дѣтей перваго возраста. При первомъ же взглядѣ на «Семейные вечера», мысль о спекуляціи уничтожается сама собой: каждый мѣсяцъ подписчики на «младшій возрастъ» получаютъ за 50 коп. (съ пересылкою) книжку, содержащую въ себѣ до 7 печатныхъ листовъ прекраснаго текста, съ присоединеніемъ къ нему отъ 12 до 18 превосходно выполненныхъ большихъ рисунковъ.

Что касается отдѣла для старшаго возраста (съ политипажами и рисунками для статей по естествознанію), то съ прекращеніемъ изданія «Разсвѣта», мы не можемъ указать ни на какой другой журналъ, который, хотя бы по обѣщанію, дополнялъ пробѣлъ въ нашей дѣтской литературѣ и давалъ нравственную пищу для молодыхъ людей и дѣвицъ свыше четырнадцати-лѣтняго возраста. Строгій выборъ и разнообразіе статей этого отдѣла «Семейныхъ вечеровъ», серьезность направленія и отсутствіе грязныхъ картинъ, которыми такъ часто

переполнены заграничныя изданія этого рода, не даетъ намъ права сомнѣваться въ томъ, что труды редакціи будутъ замѣченны публикою. По вышедшимъ книжкамъ можно уже замѣтить, что редакціи не чужды морскіе интересы, да кромѣ того, мы слышали, что она имѣетъ въ виду помѣстить рядъ разсказовъ изъ кругосвѣтнаго плаванія; это обстоятельство и дало намъ поводъ рекомендовать это изданіе семейнымъ морякамъ, нечуждымъ мысли познакомить своихъ дѣтей съ морскою жизнію.

Во всякомъ случаѣ, намъ кажется, что родители не ошибутся, доставивъ своимъ дѣтямъ случай читать «Семейные вечера», вмѣсто заграничныхъ дѣтскихъ журналовъ, въ которыхъ, за-частую, грязный и нелѣпый разсказъ о жизни какого либо русскаго генерала Дуракина, печатаясь въ продолженіе цѣлаго года, едва ли въ состояніи помочь дѣлу воспитанія нашихъ дѣтей. Умѣренная цѣна журнала (12 руб. съ пересылкою за оба отдѣла, 8 р. съ перес.—за старшій и 6 р.—за младшій возрастъ), мы повторяемъ, уничтожаетъ всякую мысль о спекуляціи.

---

## НОВЫЯ КНИГИ

*Англійскія:*

The colony of Victoria; its history, commerce, and gold mining, its social and political institutions, down to the end of 1863; with remarks, incidental and comparative, upon the other australian colonies, by *W. Westgarth.*

Questions on the marine steam engine given to engineers of the marchant service at examinations for certificates, with examples for practice, by *K. M. Miller.*

A treatise on meteorological instruments explanatory of their scientific principles, method of construction and practical utility, by *Negretti* and *Zambra.*

*Reed's* Seamanship and young mariner's guide. Improved and enlarged. Шестое изданіе.

The navy of the United States: an exposure of its condition, and the causes of its failure, by *Dickerson.* Нью-Іоркъ.

Squadron tactics under steam. By authority of the navy departement, by *F. A. Parker*. Нью-Іоркъ.

England's danger: the admiralty policy of naval construction, by *James Chalmer*.

The pilot's hand book for the English Channel, illustrated by sixteen plates, by staff-commander *I. W. King*, R. N.

A nautical dictionary, defining the technical language relative to building and equipping steam vessels and sailing vessels, etc., by *A. Young*.

Pilotage rates for the English Channel, and East coast of England to London and vice versa.

A self-instructor in navigation and nautical astronomy with charts, diagrams of the lights for the rule of the road, and numerous illustrations, by *W. H. Rosser*.

Seamanship by commander *G. S. Nares*, R. N.

Famous ships of the British Navy, by *Devenport Adams*.

Annals of military and naval surgery and tropical medicine and hygiene, being an annual retrospect embracing the experience of the medical officers of H. M-'s armies and fleets in all parts of the world.

The stream of lifes in our globe: its archives, traditions, and laws as revealed by modern discoveries in geology and palaeontology: a sketch in untechnical language of the beginning and growth of life, and the physiological laws which govern its progress and operations, by *J. L. Melton*.

Eastern Europe and western Asia, political and social sketches on Russia, Greece and Syria in 1861, 1862 and 1863, by *H. A. Tilley*.

Hand-book of the double slide rule showing its application, etc., by *W. H. Bailey*.

The Indian directory, — or directions for sailing to and from the East Indies, China, Japan, Australia, and the interjacent ports of Africa and South America, by *James Horsburgh*, F. R. S., corrected and revised according to the most recent surveys, by *Edward Dunsterville*, commander, R. N.

*Нѣмецкія:*

Annalen der K. K. Sternwarte in Wien. Hrsg. von *C. von Littrow*. 3 Folge. 12 Bd. Jahrg. 1862.

Meteorologische Beobachtungen an der K. K. Sternwarte in Wien von 1775—1855. Hrsg. von *C. von Littrow* und *E. Weiss*.

Die Abweichung der Lothlinie bei astronomischen Beobachtungsstationen und ihre Berechnung als Erfordniss einer Gradmessung, mit 4 Karten, vun *Ed. Pechmann.*

Die Verbrennungsproducte der Schiesswolle und des Schiesspulvers, erzeugt unter Umständeu welche analog jenen der Praxis, von *Ludw. von Karolyi.*

Ueber die Methode der Längenbestimmung durch Differenzen von Circummeridianhöhen und deren Awendung während der Weltumseglung S. M. Fregatte «Novara», von *Carl von Littrow.*

Ueber die absolute Grösse der inneren Arbeit des Aequivalentes der Temperatur und über den molecularen Sinn der specifischen Wärme, von Dr. S. *Subic.*

Bemerkungen über die physikalischen Verhältnisse des Adriatischen Meeres, von Contr.-Adm. Baron *von Wüllerstorf.*

Statistische Uebersicht von Harburg's Handels und Schifffahrts-Verkehr im Jahre 1863, von *H. Carl.*

Der Offizier als Schiesslehrer, von *von Wolff.*

Handbuch der Nautik und ihrer Hülfswissenshaften, von *W. von Freeden.*

Wunder des Himmels, von *J. J. von Littrow.* Пятое изданіе.

Reise durch das innere der europäischen Türkei von Rustchuk über Philippopel, Rilo (Manastir), Bitolia und den Thessalischen Olymp nach Saloniki im Herbst 1862, von *H. Barth.*

Der deutsch-dänische Krieg 1864 politisch und militairisch beschrieben von *W. Rustow.*

# ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

(Морской Сборникъ № 5, май 1864 г.)

## Финскій заливъ.

Россія. **Измѣненіе въ огражденіи большаго кронштадтскаго рейда.** —(№ 89).—Гидрографическій департаментъ, къ свѣдѣнію мореплавателей, объявляетъ, что съ открытіемъ навигаціи сего года по большому кронштадтскому рейду будутъ сдѣланы слѣдующія измѣненія въ огражденіи его вѣхами:

1) На срединѣ линіи, соединяющей форты *Константинъ* и *Павелъ*, будетъ оставленъ для судовъ *прохода*, шириною не менѣе 180 сажень. По сѣверную сторону этого прохода будетъ поставлена красная бочка и при ней вѣха съ краснымъ флагомъ; а по южную — бѣлая бочка и при ней вѣха съ бѣлымъ флагомъ.

2) Отъ *красной* бочки у прохода, къ NW отъ нея, будетъ поставленъ рядъ вѣхъ съ красными флагами, ограждающихъ рейдъ съ сѣвера; а отъ *бѣлой* бочки у прохода, къ W отъ нея, сначала будетъ поставленъ рядъ вѣхъ съ бѣлыми флагами, а далѣе къ SW рядъ вѣхъ съ голиками, разструбомъ вверхъ.

3) Съ открытіемъ навигаціи сего года, до постановки по рейду предостерегательныхъ знаковъ, будетъ поставленъ на SW отъ форта Константинъ, въ 350 саженяхъ отъ него, *пароходъ*, для обозначенія входа на рейдъ.

4) По постановкѣ же вѣхъ, каждое судно, даже мелкосидящее, идя по кронштадтскому рейду, должно наблюдать правило: не заходить за

линіи красныхъ и бѣлыхъ вѣхъ и голиковъ, иначе оно подвергнется опасности.

5) Затѣмъ, къ W отъ прохода, будетъ ставиться одинъ только *красный баканъ* № 4, на глубинѣ $26^3/_4$ футъ; а прочіе два бакана: красный подъ № 3, бѣлый подъ № 5 и красная вѣха, стоявшая отъ Толбухина маяка на SO $55^1/_2{}^0$ въ $2^1/_6$—миль, становиться не будутъ.

6) Съ назначеніемъ прохода для судовъ между красною и бѣлою бочками, уголъ освѣщенія Кронштотскаго маяка долженъ уменьшиться, о чемъ въ свое время и будетъ объявлено. (Цирк. гидр. д-та 1864 г. № 118).

*Примѣч.* Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: Финскаго залива отъ Петербурга до Сескара, № 1456; невской губы, № 1559; кронштадтской губы, № 1199.

**Предостереженіе относительно промѣрныхъ вѣхъ на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ.** —(№ 90).— Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что если въ нынѣшнемъ году состоится предположеніе дѣлать шлюпочный промѣръ посреди́нѣ большаго кронштадтскаго рейда, до меридіана Толбухина маяка, то, для отличія одноцвѣтныхъ лоцманскихъ вѣхъ, служащихъ для огражденія фарватера, *промѣрныя вѣхи* будутъ имѣть флаги изъ двухъ цвѣтовъ, а ниже флаговъ будутъ прикрѣплены или голики или рѣшетки. (Цирк. гидр. д-та 1864 г. № 121).

**Измѣненіе въ огражденіи Средней банки.**—(№ 91).—Гидрографическій департаментъ, къ свѣдѣнію мореплавателей, объявляетъ, что баканъ съ колоколомъ, стоявшій для опыта въ минувшую навигацію у 24-хъ футовой банки *Средней*, на меридіанѣ Сескара, впредь ставиться не будетъ, и банка *Средняя* будетъ по прежнему ограждена съ сѣверной и съ южной сторонъ двумя голиками. (Цирк. гидрогр. д-та 1864 г. № 117).

*Примѣч.* Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: генеральной Балтійскаго моря № 1451; генеральной Финскаго залива, № 1557; восточной части Финскаго залива, № 1492; и Финскаго залива отъ С.-Петербурга до Сескара, № 1450.

**Правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ, изданныя въ Италіи.**—(№ 92).—Департаментъ внутреннихъ сношеній министерства иностранныхъ дѣлъ доставилъ нынѣ въ гидрографическій департаментъ полученный отъ миссіи нашей въ Туринѣ экземпляръ правилъ, изданныхъ въ Италіи, для руководства моряковъ въ предупрежденіе столкновеній судовъ въ морѣ, съ королевскимъ декретомъ объ утвержденіи тѣхъ правилъ.

По сдѣланіи сравненія означенныхъ правилъ съ изданными у насъ на подобные же случаи правилами, объявленными по морскому вѣдомству при приказѣ г. управляющаго морскимъ министерствомъ отъ 7 марта 1863 г. за № 33, оказалось, что итальянскія правила заключаютъ въ себѣ не 20 статей, какъ у насъ, а 23 статьи, изъ которыхъ 19 первыхъ совершенно согласны съ такимъ же числомъ соотвѣтствующихъ имъ статей нашихъ правилъ, а 20-я, т. е. послѣдняя статья нашихъ правилъ сходствуетъ съ 22-ю статьею итальянскихъ. Затѣмъ, статьи 20, 21 и 23 итальянскихъ правилъ содержатъ въ себѣ слѣдующее:

Ст. 20.

*Обязанность начальниковъ находиться на палубѣ при плаваніи въ опасныхъ мѣстахъ.*—«При входѣ въ порты и на рейды и при выходѣ изъ нихъ, при плаваніи въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ скопляется большое число судовъ, или въ проливахъ, при огибаніи мысовъ, словомъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда обыкновенныя опасности мореплаванія могутъ увеличиться, командиры военныхъ, а также шкипера или владѣльцы коммерческихъ судовъ обязаны находиться на палубѣ, со всѣми лицами, участвующими въ управленіи тѣхъ судовъ.

Ст. 21.

*Вахты на судахъ во время плаванія.*—«На пароходахъ должно быть во всякое время на вахтѣ три человѣка: одинъ на носу и по одному у каждаго борта. На парусныхъ же судахъ число вахтенныхъ можетъ быть ограничено двумя, если составъ экипажа не дозволяетъ держать троихъ. Но въ темныя ночи и во всѣхъ потребныхъ случаяхъ, должна быть соблюдаема возможно большая осторожность и, согласно съ тѣмъ, должно быть усиливаемо число вахтенныхъ.

«Для того, чтобы такой порядокъ соблюдался во всей точности, предписывается имѣть на судахъ экипажи въ такомъ составѣ, который бы позволялъ исполнять его надлежащимъ образомъ.

Ст. 23.

*Настоящія правила имѣть въ числѣ корабельныхъ бумагъ.* —«Каждый шкиперъ или судохозяинъ, имѣющій подъ своимъ управленіемъ національное судно, обязанъ имѣть экземпляръ настоящихъ правилъ и хранить его въ числѣ корабельныхъ документовъ; о чемъ подлежащія морскія начальства должны дѣлать надписи въ спискахъ экипажа.»

Декретомъ же короля Италіи, подписаннымъ 1 февраля 1863 года вышеупоминаемыя правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ утверждены и, съ введеніемъ ихъ въ дѣйствіе съ 1 іюня того же 1863 года, отмѣнены прежнія правила, отъ 12 сентября 1858 г.

Объ этомъ гидрографическій департаментъ сообщаетъ къ свѣдѣнію мореплавателей, въ дополненіе объявленій своихъ, помѣщенныхъ въ Лоцм. замѣткахъ 1863 г. №№ 168, 193, 221 и 302 и 1864 г. № 6. (Цирк. гидр. д-та 1864 г. № 116).

## Нѣмецкое море.

Голландія. **Постановка знаковъ и бакановъ на вновь открытомъ фарватерѣ Зюйдъ-остъ-Гель** (Zuid-oost-Geul).—(№ 93).—Голландскій морской министръ объявленіемъ отъ 8-го марта сего года доводитъ до свѣдѣнія мореплавателей, что, вслѣдствіе обмелѣнія Остъ-гата (Oostgaatje), бочки и знаки, обозначавшіе этотъ фарватеръ, сняты и перенесены на примыкающій къ нему съ западной стороны фарватеръ, Зюйдъ остъ-Гель, найденный удобнымъ для плаванія, которые и размѣщены слѣдующимъ образомъ:

Три бѣлыя бочки при входѣ со стороны Остершельда (Oosterschelde), въ правой рукѣ.

Черная бочка въ лѣвой рукѣ, при выходѣ изъ фарватера Бергше-Фли (Bergsche Flei).

Красная бочка, оставляемая въ лѣвой рукѣ.

Кромѣ того, по обѣ стороны фарватера поставлены необходимые знаки.

Общее направленіе этого фарватера SO и NW; онъ впадаетъ въ каналъ, называемый Бергше-Фли, противъ Вендрехтшегата (Woensdrechtschegat); въ самомъ мелкомъ мѣстѣ канала, во время обыкновеннаго состоянія прилива и отлива, считается глубины 20 пальмъ или $6^1/_2$ футъ.

**Затонувшія суда на фарватерахъ.**—(№ 94).—Въ объявленіи того же министра отъ 16 марта сообщается, къ свѣдѣнію мореплавателямъ, что на нижепоименованныхъ мѣстахъ находятся обломки потерпѣвшихъ крушеніе судовъ:

1) Въ западной части Абта (Abt), у сѣвернаго берега, обломки барка, видимые при большой водѣ; мѣсто судна опредѣляется слѣдующими пеленгами: Hooghuis—SOtS и остербіерумская башня—SWtS.

2) Въ южной части Кроммебальга (Krommebalg), часть затонувшаго судна, невидимаго при большой водѣ, для обозначенія котораго поставленъ шестъ съ крестомъ. Отъ этого мѣста Холюмская башня (Hollum) пеленгуется на SOtO.

3) На Крюильплатъ (Kruilplaat), обломки судна, называемаго Tjalk, видимые въ самую малую воду; мѣсто это обозначено тремя знаками и опредѣляется слѣдующими пеленгами: Холюмская башня на Амеландѣ—NO и башня Несъ (Nes) NOtO$^1/_2$O (по компасу).

**Новая бочка на Маасскихъ отмеляхъ.**—(№ 95).—Въ объявленіи того же министра отъ 18-го марта сообщается, что на осыхающихся Маасскихъ отмеляхъ, на линіи, соединяющей 2 и 3-й черные знаки, по направленію маасскаго желѣзнаго освѣтительнаго аппарата съ аллеею, находящеюся близъ маячнаго служительскаго дома, затонулъ винтъ потерпѣвшаго крушеніе парохода *Архимедъ*. Для обозначенія этой опасности поставлена будетъ на время бочка.

**Новая бочка на гурейскомъ фарватерѣ.**—(№ 96).—Въ объявленіи того же министра отъ 21-го марта сообщается, что на высотѣ Квака (Kwak), на гурейскомъ фарватерѣ, близъ сѣвернаго берега, поставлена черная бочка съ надписью «*Goerée № 10*». Бочка эта служитъ для обозначенія обмелѣнія банокъ, находящихся на этомъ мѣстѣ, и опредѣляется по слѣдующимъ примѣтамъ:

Домъ смотрителя, лежащій противъ ауденгорнской плотины (Oudenhoornschen dyk), въ створѣ съ морскою Хельвестлюйскою молою.

Отличительное дерево на оуденхорнской молѣ, на кабельтовъ въ разстворѣ съ южною оконечностью той же молы.

Невхельветская башня (Niew-Hellevoet), по серединѣ между двумя амбарами на южной батареѣ.

Бочка находится на глубинѣ около $14^1/_2$ футъ (45 пальмъ) при малой водѣ; отъ нея пеленгуется: Квакъ на NNO и хельвестлюйская башня на OSO, по компасу.

**Временной маякъ на Тершелингѣ.**—(№ 97).—Въ объявленіи того же министра отъ 2 апрѣля сообщается, что въ теченіе будущаго мая мѣсяца вертящійся маякъ на Брандари Тершелинга (Brandari van Terschelling) временно замѣненъ будетъ вертящимся маякомъ, видимымъ на разстояніи отъ $3^1/_2$ до 4 миль. О днѣ, когда послѣдуетъ эта перемѣна, будетъ объявлено. (Сообщ. русск. конс. въ Амстердамѣ 1 (13 н. с.) апрѣля 1864 г. № 83).

*Примѣч.* См. карты англійскаго адмиралтейства: North Sea Zuider Zee, № 2322; The mouths of the Maas, № 1716.

## Сѣверный Атлантическій океанъ.

Сѣверозападный берегъ Ирландіи. **Маякъ на скалѣ Блакъ** (Black rock).—(№ 98).—Корпорація порта Дублина объявила, что съ 20 мая (1 іюня н. с.) настоящаго 1864 года начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на скалѣ Блакъ, близъ входа въ бухту Блаксодъ (Blacksod), въ провинціи Мейо (Mayo), на сѣверозападномъ берегу Ирландіи.

Огонь маяка будетъ съ *проблескомъ*, показывающимся каждую *полуминуту*, — бѣлаго цвѣта къ сторонѣ моря и *краснаго* къ берегу, между направленіями отъ SWtW$^1/_4$W, вокругъ, черезъ W до NWtW. Онъ находится на возвышеніи 283 футъ надъ уровнемъ полныхъ сизигійныхъ водъ и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 22 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, перваго разряда.

Башня 50 футъ высотою отъ основанія до флюгера, круглая, цвѣтомъ темнаго камня, и стоитъ на западной оконечности скалы Блакъ, въ шир. 54° 4′ 10″ N и долг. 10° 19′ 20″ W отъ Гринича.

Всѣ направленія показаны магнитныя. Склоненіе компаса 27° 30′ W въ 1864 году.

**Измѣненіе огня на Ратлинъ-о-Бэрнъ** (Rathlin-o-Birne).—(№ 99).—Также корпорація порта Дублина объявила, что съ 20 мая (1 іюня н. с.) настоящаго 1864 года вертящійся бѣлый огонь на Ратлинъ-о-Бэрнъ будетъ измѣненъ въ *постоянный* бѣлый огонь. Огонь будетъ показывать свѣтъ *краснаго* цвѣта къ матерому берегу и въ Зундъ, восточнѣе острова.

*Примѣч.* Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Ireland, West Coast, №№ 2704 и 1824 b; Ireland, sheets 4, 5 и 6, №№ 1245, 2440 и 2419. Также, British Islands lights list, №№ 409 и 416. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1864, № 10).

## Средиземное море.

Греція. **Маячный огонь въ Патрасѣ** (Patras). — (№ 100). — Англійское адмиралтейство въ Лондонѣ получило увѣдомленіе, что новый аппаратъ поставленъ на маякѣ, находящемся на оконечности молы въ Патрасѣ.

Въ настоящее время огонь этого маяка *постоянный*, бѣлаго цвѣта, измѣняемый *проблескомъ* каждыя *двѣ минуты*. Онъ находится на возвышеніи около 55 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 7 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій пятаго разряда.

*Примѣч.* Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Gulf of Patras, № 207, и Cape Katakolo to Venetico. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1864, № 12).

## Каспійское море.

Россія. **Вѣхи и голини на новой банкѣ между островами Обливнымъ и Погорѣлою плитою.**—(№ 101).—Гидрографическій департаментъ къ свѣдѣнію мореплавателей объявляетъ, что въ *Каспійскомъ морѣ*, у вновь открытой 8-ми футовой банки, находящейся отъ остро-

вовъ: Обливнаго на SW 1° въ 5, а отъ Погорѣлой плиты на NW 37° въ 4 миляхъ, будутъ поставлены—по W-ю сторону банки: вѣха съ голикомъ разструбомъ вверхъ, а по О-ю сторону банки, вѣха съ голикомъ разструбомъ внизъ. (Цирк. гидр. д-та, 1864 г. № 120).

*Примѣч.* Это извѣстіе относится къ слѣдующей картѣ гидрографическаго департамента: генеральной Каспійскаго моря, № 1567.

## Индѣйскій океанъ.

Остъ-Индія — Восточный берегъ Цейлона. **Маякъ на мысѣ Фауль** (Foul point).—(№ 102).—Колоніальное правительство Цейлона объявило, что съ 1 февраля н. с. 1864 года, должно было начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Фауль,—юговосточномъ мысѣ входа въ большую бухту Тринкомали (Trincomalie).

Огонь маяка, бѣлаго цвѣта, показывающій *проблескъ* каждую *полуминуту*, долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 17 миль. На разстояніи далѣе 7 миль затмѣнія, между проблесками, кажутся совершенными, но въ 7 миляхъ и ближе слабый свѣтъ продолжается вмѣсто затмѣнія.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, втораго разряда.

Маячная башня стоитъ въ шир. 8° 32′ 10″ N, долг. 81° 18′ 50″ O, отъ Гринича.

**Маякъ на островѣ Раундъ** (Round).—(№ 103).—Также колоніальное правительство Цейлона объявило, что съ 1 февраля н. с. 1864 года, должно было начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на островѣ Раундъ, при входѣ въ гавань Тринкомали.

Огонь маяка, *постоянный*, бѣлаго цвѣта, и бываетъ видѣнъ въ ясную погоду на разстояніи 10 миль. Когда онъ видѣнъ по направленіямъ между WSW½W и SWtS½W и на разстояніи не далѣе 7 миль, то онъ показываетъ *красный* свѣтъ. Подходя же къ нему, между этими направленіями, бѣлый свѣтъ не бываетъ видѣнъ.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, четвертаго разряда.

*Наставленія.* Суда, идущія къ гавани Тринкомали отъ юга, должны привести маякъ на мысѣ Фауль на W, въ разстояніи 2 миль, и от-

сюда править на NW до тѣхъ поръ, пока маякъ острова Раундъ придетъ на WSW; тогда должно править на этотъ послѣдній огонь, и когда холмъ Чапель (Chapel hill)—высокій обрывъ восточной оконечности берега на сѣверной сторонѣ входа, легко видимый въ самую темную ночь, придетъ на N въ разстояніи около $1^1/_3$ мили, то должно править на WtW до тѣхъ поръ, пока маякъ острова Раундъ будетъ на $StO^1/_4O$; тогда должно править на $NtW^1/_4W$, проходя по срединѣ между мысомъ Остенбергъ (Ostenberg) и островомъ Соберъ (Sober), и потомъ становиться на якорь, имѣя огонь по направленію на $StO^1/_4O$, на глубинѣ 12 сажень. Пройдя мысъ Остенбергъ, глубина быстро уменьшается отъ 25 до 12 сажень.

Подходя отъ сѣвера, если огонь мыса Фауль видѣнъ, должно привести его по направленію на $StO^1/_2O$ и править на него до тѣхъ поръ, пока огонь острова Раундъ будетъ на $SW^1/_2W$; тогда должно править на огонь острова Раундъ до тѣхъ поръ, пока оконечный мысъ холма Чапель (Chapel hill) придетъ на $NtO^1/_2O$; послѣ этого надобно слѣдовать прежнимъ наставленіямъ.

*Красный* огонь сдѣланъ съ тою цѣлью, чтобы дать возможность судамъ миновать опасности, лежащія у мыса Фауль, также какъ и скалу Чапель (Chapell rock), лежащую у мыса того же имени; при лавировкѣ въ бухту, или изъ бухты его должно держать въ виду для избѣжанія этихъ опасностей.

Всѣ направленія показаны магнитныя. Склоненіе компаса 1° 0′ O въ 1864 г.

*Примѣч.* Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Harbour and Bays of Trincomalie, № 815; Harbour of Trincomalie, № 816; Ceylon, East Coast, № 2031; Bay of Bengal, № 70 a; Indian Ocean, №№ 748 a и b и 2483. Также, East India Lights list. №№ 56 и 57. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1864, № 11).

## Сѣверный Тихій океанъ.

Японія. **Магнитныя, метеорологическія и астрономическія наблюденія въ Юкагамѣ и Іеддо, и наставленія для входа въ эти порты.**—(№ 104).—Въ донесеніяхъ капитана корвета *Arcona* находятся слѣ-

дующія свѣдѣнія о результатахъ различныхъ наблюденій, производимыхъ въ Юкагамѣ и Іеддо.

*Склоненіе магнитной стрѣлки.*—Изъ наблюденій азимутовъ и амплитудовъ, произведенныхъ въ разныхъ мѣстахъ на берегу, получено склоненіе магнитной стрѣлки въ Іеддо 2° W, въ Юкагамѣ и Канаговѣ 1° 55′ W.

*Широты и долготы.*—Для опредѣленія широтъ, наблюденія производились въ искусственный горизонтъ, а долготы опредѣлены по разстояніямъ луны, при чемъ высоты были вычислены. Впослѣдствіи выводы эти повѣрены рядомъ опредѣленій долготъ по хронометрамъ, при чемъ судовые хронометры сличены были съ хронометрами слѣдующихъ пришедшихъ въ то время военныхъ судовъ:

Американскаго пароваго корвета *Hartford*, изъ Симоды и Нагасаки.
— — — *Niagara*, изъ Гонконга.
Англійскаго пароваго авизо *Pioneer*, изъ Нагасаки.
Голландскаго брига *Cachelothe*, изъ Нагасаки.
Англійскаго пароваго фрегата *Imperieuse*, изъ Шанхая.
Выводы изъ всѣхъ наблюденій получены слѣдующіе:

| | Широты | | | Долготы отъ Гринича. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Французское консульство въ Іеддо (Хатабаканъ) . . . . . | 35° | 37′ | 12″ N | 139° | 46′ | 55″ O |
| Часовая будка на Beacon Point (Томеода) . . . . . | 35 | 31 | 30 — | 139 | 48 | 15 — |
| Канагава, гора у пристани . . | 35 | 28 | 05 — | 139 | 40 | 40 — |
| Флагштокъ на Mandarin Bluff . | 35 | 25 | 50 — | 139 | 42 | 40 — |

Мѣста, особенно удобныя для наблюденій соотвѣтствующихъ высотъ солнца—французское консульство въ Іеддо и Канагавская гора въ бухтѣ Юкагама.

*Наставленія касательно опредѣленія девіаціи.*—Самый удобный отдаленный предметъ для опредѣленія девіаціи огнедышащая гора Тури-Іама (Turi-Yama), истинный азимутъ которой для іеддскаго рейда SW 75°, а для рейда Юкогама SW 83½°. Для судовъ, нерасполагающихъ долго оставаться на рейдѣ Іеддо, необходимо озаботиться опре-

дѣленіемъ девіаціи на румбы отъ W чрезъ S до O, по той причинѣ, что въ этой части Іеддской бухты вѣтеръ весьма рѣдко дуетъ отъ этихъ румбовъ.

*Наставленіе для входа въ бухту Юкагама и на рейдъ Іеддо* (*). При входѣ въ бухту Юкагама и на рейдъ Іеддо, должно привести мысъ Treaty-Point на W въ разстояніи $1^1/_2$ мили; глубина при этомъ должна быть отъ 13 до 14 сажень. За тѣмъ, должно держать на небольшую рощу, находящуюся въ сѣверной части бухты и видимую въ томъ мѣстѣ, гдѣ начинается низменный берегъ. Этимъ курсомъ слѣдуетъ идти до тѣхъ поръ, пока мысъ Treaty-Point придетъ на SWtS, или Mandarin Bluff на $SW^3/_4W$ въ разстояніи $1^1/_2$ мили, а Канагавская гора (желтая, влѣво отъ форта) на $NWtW^1/_2W$; при чемъ глубина будетъ отъ 7 до 8 сажень. Далѣе править на $NWtW^1/_2W$ на Канагавскую гору, до $4^1/_2$—5 сажень. Здѣсь якорное мѣсто для большихъ военныхъ судовъ; онъ него пеленги: гора Канагава $NWtW^1/_2W$, восточный входъ Юкагамскій каналъ StW. Отъ этого якорнаго мѣста пристань въ Юкагамѣ $^3/_4$ мили, а до Канагавской пристани $^1/_2$ мили.

Отъ якорнаго мѣста въ Юкагамѣ на рейдъ Іеддо должно плыть сначала на OtN $5^1/_2$ миль, пока часовая будка на Beacon Point (Тамеода) придетъ на $N^3/_4W$ и глубина по лоту будетъ 14 сажень; тогда взять курсъ NO и идти имъ 3 мили, пока та же будка придетъ на WNW, при прежней глубинѣ; отъ этого мѣста слѣдуетъ править на самый восточный фортъ, построенный на водѣ, по румбу $NtW^3/_4W$, и пройдя $4^1/_2$ мили, становиться на якорь на глубинѣ $4^1/_2$ сажень. Это самое хорошее мѣсто для большихъ судовъ; отъ него пеленги: фортъ № 1 $NtW^3/_4W$, фортъ № 7 (въ Синагавѣ, на берегу) $WtS^3/_4W$. Пристань (Хатобаканъ) для иностранцевъ находится отъ этого якорнаго мѣста по направленію IV форта; гребныя суда могутъ проходить между всѣми фортами.

*Примѣчаніе.* Нежелающіе заходить сначала въ Юкагаму, должны, приведя Treaty-Point на W, въ разстояніи $1^1/_2$ мили, взять курсъ NO и идти имъ 8 миль; курсъ этотъ приведетъ къ тому пункту, отъ ко

(*) Подробныя наставленія для входа въ Юкагаму и Іеддо имѣются въ лоціяхъ: англійской The China Pilot, 1861, и американской: Sailing Directions and Nautical remarks: by officers of the U. S. Naval expedition to Japan under the command of commodore M. C. Perry, Washington, 1857.

тораго часовая будка (Тамеода) пеленгуется на WNW, при 14 саженяхъ глубины.

*Метеорологическія наблюденія.* — Нижеслѣдующіе результаты получены изъ наблюденій, производимыхъ съ сентября мѣсяца 1860 г. по февраль 1861 года; выводы дѣлались изъ каждыхъ десятидневныхъ наблюденій, производимыхъ надъ погодою.

Въ началѣ сентября и во второй половинѣ августа преобладали слабые южные и юговосточные вѣтры, прерываемые иногда сильнымъ вѣтромъ съ дождемъ.

Средняя температура воздуха 25° по Цельсію, только ночная температура нѣсколько разнствавала отъ дневной. Среднее состояніе барометра было 30,10. Въ ночь съ 1-го на 2-е сентября вѣтеръ перешелъ въ сильный NO, и даже достигъ степени шторма, перешедшаго черезъ O къ S. Приближеніе шторма обнаружилось внезапнымъ паденіемъ барометра, передъ самымъ началомъ его. Барометръ опускался съ 4 часовъ до 9 час. 10 м. утра, когда наибольшая степень шторма уже миновала, отъ 29,90 до 28,96, тогда какъ еще наканунѣ вечеромъ, не смотря на свѣжую погоду, степень влажности воздуха была уже столь значительна, что разность между показаніями сухаго и мокраго термометровъ была только 0,4 по Цельсію.

9 сентября задулъ второй штормъ отъ NNO и перешелъ черезъ N къ W. Наканунѣ шелъ безпрерывно сильный дождь; барометръ въ этотъ день показывалъ 29,90, а во время шторма опустился до 29,15.

До 17 сентября вѣтеръ дулъ попеременно, то изъ SW, то изъ NO-й четвертей, но большею частію былъ тихъ и сопровождался иногда ясною погодою, а иногда дождемъ; послѣднее случалось преимущественно при сѣверныхъ вѣтрахъ. Съ 17 сентября можно считать появленіе NO-го муссона, потому что съ этого дня вѣтеръ былъ преимущественно сѣверный, и только изрѣдка прерывался OSO, а иногда южнымъ вѣтромъ. Въ первыхъ дняхъ послѣ 17 сентября дулъ сильный NNO съ большимъ дождемъ.

Состояніе барометра до 1-го октября было большею частію 30,05, наибольшее же его возвышеніе доходило до 30,40, а наименьшее — 29,90. Сила вѣтра оставалась безъ измѣненія.

*Съ 1 по 10 октября.* Въ началѣ октября преобладающій вѣтеръ былъ свѣжій NO; небо частію, а иногда и совершенно облачное, нѣ-

сколько разъ съ дождемъ. Южный вѣтръ дулъ весьма рѣдко и на самое короткое время; западнаго совсѣмъ не было. Барометръ довольно часто колебался между 29,80 и 30,15, но безъ чувствительной перемѣны погоды; при южномъ вѣтрѣ онъ обыкновенно стоялъ ниже, нежели при сѣверномъ. Средняя температура воздуха была 19° по Цельсію.

*Съ 10 по 20 октября.* Вѣтеръ почти постоянно сѣверный и сѣверовосточный, большею частію свѣжій, съ пасмурною и дождевою погодою. Состояніе барометра перемѣнное. Средняя температура воздуха 15° по Цельсію.

*Съ 20 по 31 октября.* Вѣтеръ почти постоянно сѣверный и сѣверовосточный, прерываемый иногда штилями; сѣверозападный былъ весьма рѣдко. Погода хорошая; облака преимущественно cumulus и stratus. Измѣненіе барометра между 29,90 и 30,15. Температура воздуха $14^1/_2{}^0$ по Цельсію, температура воды 18°, по тому же термометру; впрочемъ, при приливѣ онъ былъ выше, нежели при отливѣ. Содержаніе соли въ водѣ разнствовало во время прилива и отлива между 1,002 и 1,026.

*Съ 1 по 10 ноября.* Преобладающій вѣтръ тихій N и NO, иногда штили и раза два тихій SO и S. Состояніе барометра по прежнему перемѣнное. Погода хорошая, безъ значительныхъ измѣненій. Средняя температура воздуха 14°, температура воды $15^1/_2{}^\circ$ по Цельсію.

*Съ 10 по 20 ноября.* Вѣтеръ преимущественно сѣверный и большею частію очень свѣжій. Слабый южный вѣтеръ дулъ очень рѣдко и непродолжительно, при чемъ барометръ стоялъ всегда низко. Состояніе барометра между 30,10 и 30,25. Суточные періоды измѣненій барометра были довольны правильны, но незначительны. Погода большею частію хорошая; изрѣдка шелъ дождь. Средняя температура воздуха 13°, по цельсію.

*Съ 20 по 30 ноября.* Вѣтеръ преимущественно N и NO свѣжій при высокомъ состояніи барометра, отъ 30,10 до 30,47; при тихомъ вѣтрѣ и штиляхъ, а также и при южномъ вѣтрѣ барометръ опускался до 29,71. Небо было часто облачно, иногда съ пасмурностью и дождемъ. Температура воздуха перемѣнялась отъ 5° до 9°, а температура воды—отъ 15° до 18° по Цельсію.

*Съ 1 по 10 декабря.* Вѣтеръ дулъ постоянно N и NO, съ перемѣнною силою, иногда, въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ, бывали штили или дулъ южный вѣтеръ. Погода преимущественно хорошая, съ небольшимъ туманомъ. Состояніе барометра отъ 30,20 до 30,48, колебанія его были уже не такъ значительны, какъ при началѣ NO муссона. Температура воздуха отъ 8° до 10°, температура воды $14^1/_{20}$ по Цельсію.

*Съ 10 по 20 декабря.* Господствующій вѣтеръ весьма свѣжій N; впрочемъ, раза два дулъ западный вѣтеръ, при пасмурной погодѣ, дождѣ и низкомъ состояніи барометра—29,40 и 29,65; однако, вѣтеръ этотъ продолжался нѣсколько часовъ и переходилъ опять въ сѣверный; NO-й вѣтеръ дулъ рѣдко, а при господствующемъ сѣверномъ вѣтрѣ погода стояла дождливая и пасмурная. Состояніе температуры воздуха между 5° и 9°; при западныхъ вѣтрахъ было теплѣе, нежели при сѣверныхъ. Температура воды 11° по Цельсію.

*Съ 20 по 31 декабря.* Вѣтеръ NO, рѣдко NW, хорошая погода и высокое состояніе барометра доходило до 30,33. Температура воздуха между 3° и 7°; однако, иногда ночью доходило до 0°,5 и даже до 3°, при чемъ шелъ снѣгъ. Температура воды была отъ 7° до 9° по Цельсію.

*Съ 1 по 10 января (1861 г.).* Господствующій вѣтеръ N и NW, весьма перемѣнчивый въ силѣ, при состояніи барометра между 30,00 и 30,25. По временамъ дулъ по нѣскольку часовъ SW, при состояніи барометра 29,73 и температурѣ воздуха 10°,5, между тѣмъ, какъ при сѣверномъ вѣтрѣ термометръ показывалъ днемъ отъ 1° до 7°, а ночью опускался иногда ниже 0. Иногда шелъ снѣгъ и дождь, вообще же погода была хороша. Температура воды была отъ 6° до 8°,5 по Цельсію.

*Съ 10 по 20 января.* Вѣтеръ свѣжій N и NW. Барометръ стоялъ между 30,10 и 30,35, и только одинъ разъ упалъ на 29,75, при чемъ вѣтеръ перешелъ черезъ W къ S, а нѣсколько часовъ спустя, черезъ SO и O возвратился къ N; небо при этомъ покрылось тучами, даже шелъ небольшой дождь; вообще же погода была хороша, температура воздуха отъ $+1^1/_2$° доходила до 8°, разнствуя всегда на 1° или 2°, во время прилива и отлива.

*Съ 20 по 31 января.* Вѣтеръ сѣверный, NNO и NNW, очень свѣжій, доходящій иногда до рифъ-марсельнаго. Погода преимущественно хорошая; впрочемъ, въ теченіе нѣсколькихъ дней былъ дождь и снѣгъ. Послѣдніе дни января были ненастные, почти съ непрерывнымъ дождемъ, при чемъ часто показывалась радуга, при низкомъ состояніи барометра, который 30 января, въ теченіе нѣсколькихъ часовъ, упалъ отъ 30,04 до 29,40; затѣмъ послѣдовалъ двадцатичасовой NW штормъ съ дождемъ. Вообще состояніе барометра измѣнялось между 30,00 и 30,35; колебанія его сдѣлались опять чаще, нежели въ предшествовавшія недѣли. Температура воздуха въ первые дни послѣ 20 января была отъ 0° до 6°, а въ послѣднія числа мѣсяца отъ 3° до 8°. Температура воды была отъ 6° до 8°. При выходѣ изъ бухты Іеддо 31 января, замѣчено весьма разительное измѣненіе температуры воды. Въ 9 ч. утра у Юкагамы она была 8°, въ полдень у Саратога-Спитъ (Saratoga-Spit) 16°,5, а послѣ полудня, близъ острова Охо-Сима (Oho-Sima) — 19°,5. Эта разность температуры происходитъ отъ сильнаго береговаго теченія съ юга, которое ударяетъ во внѣшнюю часть бухты Іеддо, и которому, безъ сомнѣнія, должно приписать и замѣчаемую во всей бухтѣ разность температуры воды во время прилива и отлива.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

**АЛЕКСАНДРА ФЕДОРОВИЧА**

# БАЗУНОВА

**коммисіонера Императорской академіи наукъ и морскаго ученаго комитета.**

Въ С. Петербургѣ на Невскомъ проспектѣ у Казанскаго моста въ домѣ Ольхиной.

ПОСТУПИЛИ ВЪ ПРОДАЖУ:

**ИСТОРІЯ РУССКАГО ФЛОТА.** Періодъ Азовскій. С. Елагина. 3 части съ картами, планами и рисунками. Спб. 1864 года. Цѣна 5 руб. Пересылка за 8 фунтовъ.

**КРАТКІЙ ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ МОРСКИХЪ ПОХОДОВЪ РУССКИХЪ, И МОРЕХОДСТВА И ХЪ ВООБЩЕ ДО ИСХОДА XVII СТОЛѢТІЯ.** А. Висковатова. Спб. 1864 года. Цѣна 1 руб., за пер. 1 фун.

**ИСТОРІЯ ЦАРСТВОВАНІЯ ПЕТРА ВЕЛИКАГО.** Н. Устрялова. Томъ 4-й, въ 2-хъ частяхъ, съ приложеніемъ картъ, плановъ и снимковъ, и портретомъ Карла XII, Спб. 1863 года. Цѣна 5 руб., пересылка за 8 фунтовъ.

**СОЧИНЕНІЙ ДЕРЖАВИНА 1-Й ТОМЪ,** съ объяснительными примѣчаніями Я. Грота изданіе Императорской Академіи Наукъ, съ рисунками, найденными въ рукописяхъ съ портретами и снимками (въ большую 8 д. л. 812 стр.) Спб. 1864 года. Цѣна 4 руб. сер., пересылка за 7 фунтовъ.

**ЖИВОПИСЕЦЪ,** Новикова, 1772—1773 г. Седьмое изданіе безъ пропусковъ. Спб., 1863 года. Цѣна 1 руб. 30 коп., пересылка за 2 фунта.

**ВЗБАЛОМУЧЕННОЕ МОРЕ,** Писемскаго, три тома. Цѣна 4 руб., пересылка за 4 фунта.

**НАШИ БЕЗОБРАЗНИКИ,** сцены Потехина. Спб. 1864 года. Цѣна 1 р. 50 коп., пересылка за 2 фунта.

**СВѢТЪ,** романъ минувшей эпохи, Н. Жандра, въ 2 частяхъ. Спб. 1864 г. Цѣна 3 руб., пер. за 3 фун.

**ПУТЕШЕСТВІЕ ВЪ СВЯТУЮ ЗЕМЛЮ,** старообрядца московскаго священника Іоанна Лукьянова, въ царствованіе Петра Великаго. Москва. 1864. Цѣна 75 коп., съ пер. 1 руб.

**КНИГА ЧУДЕСЪ** или физіологія незримаго міра, объясняющая таинственныя и непостижимыя для внѣшнихъ чувствъ явленія міра духовъ и внутренней жизни человѣческой; с. доктора Дебэ. Москва 1864. Цѣна 1 р. 50 коп., съ пер. 2 руб.

**ЗАПИСКИ И ПИСЬМА М. С. ЩЕПКИНА,** съ портретомъ, факсимиле и статьею о его сценическомъ талантѣ, писанною С. П. Аксаковымъ Москва. 1864. Цѣна 1 руб. 25 коп., съ пер. 1 р. 75 к.

**КАЛѢКИ ПЕРЕХОЖІЕ,** П. Безсонова. Часть II, выпускъ 6-й. Цѣна 1 руб., съ пересылк. 1 р. 50 к., тожъ часть 1-я выпуски 1, 2, 3, 4-й по 1 руб. за пересылку 5 фун.

**ШЕКСПИРЪ.** Гервинуса. Переводъ съ нѣмецкаго К. Тимофеева, томъ 1-й. Спб. 1864 г.Ц. 1 р. 80 к., пересылка за 2 фунта.

**ИСТОРІЯ РИМСКАГО ПРАВА,** Г. Ф. Пухты. (курсъ институцій, 1 томъ) съ 5-го изданія пер. В. Лицкой. 2 выпуска М. 1863—1864 г. Цѣна 2 р. пересылка за 2 фунта.

**СБОРНИКЪ ИЗЪ ИСТОРІИ СТАРООБРЯДСТВА.** Изданіе Н. И. Попова. М. 1864 г. Цѣна 1 р., съ пересылкою 1 р. 50 к.

**РАЗМЫШЛЕНІЯ О ПРЕДСТАВИТЕЛЬНОМЪ ПРАВЛЕНІИ,** Дж. Ст. Миля. Спб. 1863—1864 г., 2 выпуска. Цѣна 1 р. 20 к. пересылка за 2 фунта.

**РУКОВОДСТВО КЪ ИЗУЧЕНІЮ ОХОТНИЧЬЯГО ОРУЖІЯ.** Съ 128 гравированными фигурами. Составилъ Константинъ Больдъ. Спб. 1864 г. Цѣна 1 р. 50 к., пересылка за 2 фунта.

**ГРАММАТИКА ПОЛЬСКАГО ЯЗЫКА.** Смита, кандидата философіи. Переводъ съ нѣмецкаго П. А. Гильтебранта. Изд. И. Кольчугина, М. 1863 г. Цѣна 1 р., пересылка за 1 фунтъ.

**ВОЙНА И МИРЪ,** изслѣдованіе о принципѣ и содержаніи международнаго права, соч. Прудона; пер. съ французскаго; томъ первый. Цѣна за оба тома 2 р. 50 к., пересылка за 2 фунта. М. 1864 г.

**ЗАПИСКИ ПАЛАЧА** или политическія и историческія тайны Франціи, собранныя бывшимъ исполнителемъ верховныхъ приговоровъ парижскаго уголовнаго суда г. Сансономъ. Переводъ съ французскаго. 4 тома. Спб. 1864 г. Цѣна 3 р., пересылка за 3 фунта.

**ФИЗІОЛОГИЧЕСКІЕ ЭСКИЗЫ,** Я. Молешотта. Переводъ съ примѣчаніями А. Пальховскаго. М. 1863 г. Цѣна 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.

**ЕСТЕСТВЕННАЯ ИСТОРІЯ МІРОЗДАНІЯ,** Карла Фохта, пер. А. Пальховскаго. М. 1863 г. Ц. 2 руб., съ пер. 2 р. 50 к.

**ЗАПИСКИ ИЗЪ МЕРТВАГО ДОМА,** Ѳ. М. Достоевскаго. 2 части. Цѣна 2 р. 50 к., съ пересылкою 3 руб.

**ЛЮБОПЫТНѢЙШІЕ ПРОЦЕССЫ** изъ уголовныхъ дѣлъ Франціи и Англіи. Выпускъ 1. Спб. 1862 г. Цѣна 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.

**ОЧЕРКИ ПРОШЛАГО,** А. Чужбинскаго Спб. 1863 г. 4 части. Цѣна 3 р., пересылка за 3 фунта.

**ПОѢЗДКА ВЪ ЮЖНУЮ РОССІЮ.** А. Афанасьева-Чужбинскаго. 2 части, часть 1-я Очерки Днѣпра; часть 2-я Очерки Днѣстра. Цѣна 2 р. 50 к., съ пересылкою 3 р., отдѣльно каждая часть по 1 р. 50 к. безъ пересылки.

**МОСКВА, КІЕВЪ И ВАРШАВА,** или повѣствованіе о кровной и кровавой связи великой Руси съ Польшею чрезъ малую Русь и Литву. Спб. 1864 г. Цѣна 20 к., за пер. за фунтъ.

**ИСТОРІЯ НРАВСТВЕННАГО ПОЛОЖЕНІЯ ЖЕНЩИНЪ.** Соч. Эрнеста Легуви, члена французской академіи. Съ 3-го изданія пер. Р. Москва 1862 г. Ц. 1 р. 50 к , съ пер. 2 руб.

**СБОРНИКЪ ИСТОРИЧЕСКИХЪ ОЧЕРКОВЪ.** В. Пютца. Учебное пособіе для учащихся и преподавателей, пер. съ нѣмецкаго и дополнено многими статьями А. Чацкимъ. М. 1864. 2 части. Цѣна 2 р., за пересылку 2 фун.

**ИСТОРІЯ ПОЛЬШИ,** соч. И. Кулжинскаго. Кіевъ, 1864 г. Цѣна 1 р.

**БАЙРОНЪ,** въ переводѣ русскихъ поэтовъ, изданномъ подъ-редакціею Н. В. Гербеля. Спб. 1864 г. Цѣна 1 р. 25 к., за пересылк. 2 фун.

**ПИСЬМА И ЗАПИСКИ** Императрицы Екатерины второй къ графу Никитѣ Ивановичу Панину. М. 1863 г. Цѣна 1 р. 25 к., пер. за 1 фунт.

**ИСКУССТВЕННЫЯ МИНЕРАЛЬНЫЯ ВОДЫ** и отношеніе ихъ къ натуральнымъ, съ указаніемъ дѣйствія минеральныхъ водъ и правилъ къ ихъ употребленію, соч. Ф. Тотлебена. Спб. 1864 г. Ц. 70 к., за пересыл. за 1 фун.

**ЕДИНСТВО РОДА ЧЕЛОВѢЧЕСКАГО.** Катрфажа, пер. А. Д. Мих... на. 1864. М. Цѣна 1 р. 50 к., за пер. за 2 фун.

**МАГДАЛИНА.** Романъ Поль-де-кока. Спб. 1864. Цѣна 1 р., за пер. за 2 фун.

**ДѢТИ БУЛЬВАРА.** Романъ Поль-де-Кока. М. 1864 г. Ц. 75 к., за пер. за 1 фун.

**ВИТЕБСКЪ** и уѣздные города Витебской губерніи. А. М. Сементовскаго, съ 13 политипажами въ текстѣ и портретомъ архіепископа полоцкаго и витебскаго—Василія. Спб. 1864. Цѣна 1 р., съ пер. 1 р. 50 к.

**О НАМѢСТНИКАХЪ, ВОЕВОДАХЪ И ГУБЕРНАТОРАХЪ,** соч. Ив. Андреевскаго. Спб. 1864 г. Цѣна 1 р., съ пер. 1 р. 40 к.

**МОЯ СУДЬБА.** М. Камской. М. 1864 г. Цѣна 75 к., съ пер. 1 р.

**ИСТОРИЧЕСКІЕ ОЧЕРКИ ПОПОВЩИНЫ.** М. Мельникова, часть 1. М. 1864 г Цѣна 1 р. 50 к., съ пер. 2 р.

**КАТИНА КНИЖКА,** соч. Карелиной, съ 5 литографиров. картинками. Спб. 1864 г. Цѣна 60 к., съ пер. 1 р.

**ЧУЖАЯ ВИНА,** комедія въ 5 дѣйствіяхъ, соч. Ѳ. Н. Устрялова. Спб. 1864 г. Цѣна 75 к. съ пересылкою.

**БРАТСКОЕ ПРИВѢТСТВІЕ,** русскаго слѣпца Григорія Ширяева, близкимъ сердцу единоплеменнымъ славянамъ, съ изображеніемъ Кирилла и Мефодія. Цѣна 75 к. съ пересылкою.

Гг. иногородные благоволятъ адресоваться за всѣми вновь выходящими книгами на имя А. Ѳ. Базунова. Требованія гг. иногородныхъ исполняются немедленно.

5p.-